MAQUINAS DE GUERRA

29

175 PTAS

ENCICLOPEDIA DE LAS ARMAS DEL SIGLO XX

PLANETA-AGOSTINI

Vehículos ligeros de la II guerra mundial

10029

9 788475 512921

MAQUINAS DE GUERRA

ENCICLOPEDIA DE LAS ARMAS DEL SIGLO XX

Edita: Planeta-De Agostini, S.A., Madrid
Presidente: José M. Lara
Director: Jesús Domingo

Realiza: Editorial Delta, S.A., Barcelona
Director: José Mas Godayol
Director Editorial: Gerardo Romero
Jefe de Redacción: Pablo Parra
Asesor técnico: Juan Ant.° Guerrero
Coordinador editorial: M.ª José Rodellar
Realización gráfica: Luis F. Balaguer
Colaboradores: Stan Morse, Juan Ant.° Guerrero

MÁQUINAS DE GUERRA - ENCICLOPEDIA DE LAS ARMAS DEL SIGLO XX es una obra que consta de 120 fascículos de aparición semanal, encuadernables en 10 volúmenes.
Cada fascículo consta de 20 páginas interiores y sus correspondientes cubiertas. Con el fascículo que completa cada uno de los volúmenes, se pondrán a la venta las tapas para su encuadernación. Además, coleccionando la tercera y cuarta páginas de cubierta se obtendrá un interesante dossier encuadernable sobre LAS FUERZAS ARMADAS DEL MUNDO.

El editor se reserva el derecho de modificar el precio de venta del fascículo en el transcurso de la obra, si las circunstancias del mercado así lo exigieran.

© 1983 Aerospace Publishing Ltd. London
© 1984 Planeta-De Agostini, S.A. Madrid
I.S.B.N. fascículos: 84-7551-294-1
tomo 1: 84-7551-293-3
obra completa: 84-7551-292-5
Depósito legal: B-26.119-1984

Fotocomposición: ITC, Witardo, 43. 08029 Barcelona
Impresión: CAYFOSA. Santa Perpètua de Mogoda (Barcelona)

Distribuye: Marco ibérica, Distribución de Ediciones, S.A. Carretera de Irún, km 13,350. Variante de Fuencarral. 28034 Madrid
Suscripciones: Planeta-De Agostini, S.A. P.° de la Habana, 136. 28016 Madrid

Pida a su proveedor habitual que le reserve su ejemplar de MÁQUINAS DE GUERRA.
Comprando su fascículo todas las semanas y en el mismo quiosco o librería, usted conseguirá un servicio más rápido, pues nos permite realizar la distribución a los puntos de venta con la mayor precisión.
Si por cualquier circunstancia, durante el período de publicación de esta obra, le faltara algún ejemplar, solicítelo directamente a su proveedor habitual.
Planeta-De Agostini, S.A., garantiza la publicación de todos los fascículos que componen esta obra, independientemente de la difusión que merezca cada uno de ellos.

En el próximo fascículo:

Foto cubierta: Robert Hunt Library

PLANETA-AGOSTINI

Vehículos ligeros de la II guerra mundial

Imperial War Museum

El Jeep *estuvo allí donde combatieron los Aliados y no hubo un vehículo que contribuyera más al esfuerzo bélico. Desde las junglas del Pacífico a las arenas del desierto, el* Jeep *sirvió en todo el mundo.*

La segunda guerra mundial originó numerosas innovaciones, entre ellas el incremento de la movilidad de los ejércitos. Por primera vez, las formaciones fueron motorizadas por completo y se fabricaron numerosos modelos de vehículos para apoyar a los combatientes.

En pocos años hemos asistido a la publicación de numerosa información sobre los vehículos blindados de combate, sin embargo se ha escrito muy poco sobre los vehículos ligeros del tipo «B», es decir vehículos no blindados pero diseñados específicamente para uso militar, sin los que los ejércitos modernos no podrían moverse. En el bando Aliado, casi todos fueron producidos por EE UU: Gran Bretaña había perdido la mayoría de sus vehículos del tipo «B» en la retirada de Dunquerque, y en la Unión Soviética al evacuarse la industria hacia el este ante el rápido avance alemán y concentrarse el esfuerzo industrial en la fabricación de vehículos pesados, tampoco se construyeron en gran escala. Por tanto serían los vehículos norteamericanos los que soportarían las funciones logísticas y de apoyo en todos los frentes. Todas las naciones implicadas realizaron asimismo grandes esfuerzos para estandarizar y reducir la variedad de tipos al mínimo. En el caso de los Aliados tal homogeneidad no fue muy difícil ya que EE UU restringió la utilización de vehículos no blindados a sólo seis tipos básicos, lo que contribuyó a la amplia estandarización aliada y evitó numerosos problemas de repuestos. Los alemanes también comenzaron la guerra con un programa de estandarización, introduciendo los vehículos «E» (de *Einheit*, estándard), cada uno de ellos fabricados por distintas compañías dentro de las mismas especificaciones. Desafortunadamente, estos vehículos sufrieron severos problemas mecánicos y eran complicados de manejar y mantener y no pudieron fabricarse en masa ni en las cantidades exigidas, de manera que tuvieron que adoptarse modelos civiles.

A medida que los alemanes conquistaban un país tras otro, fueron adquiriendo más y más vehículos y en la época de la invasión de la URSS disponían de más de 1 500 tipos diferentes. Hacia el final de la guerra, los alemanes completaron un nuevo programa de estandarización (el Programa Schell) en el que el famoso Volkswagen Kübel y el camión Opel Blitz lograron cumplir la mayoría de los requerimientos. Sin embargo, ya era demasiado tarde.

Final de la guerra: en el Norte de Italia el victorioso 5.° Ejército norteamericano se encuentra con elementos del 7.° Ejército alemán. En estas fechas los transportes alemanes consistían en cualquier clase de vehículos que pudieran funcionar.

Imperial War Museum

ALEMANIA

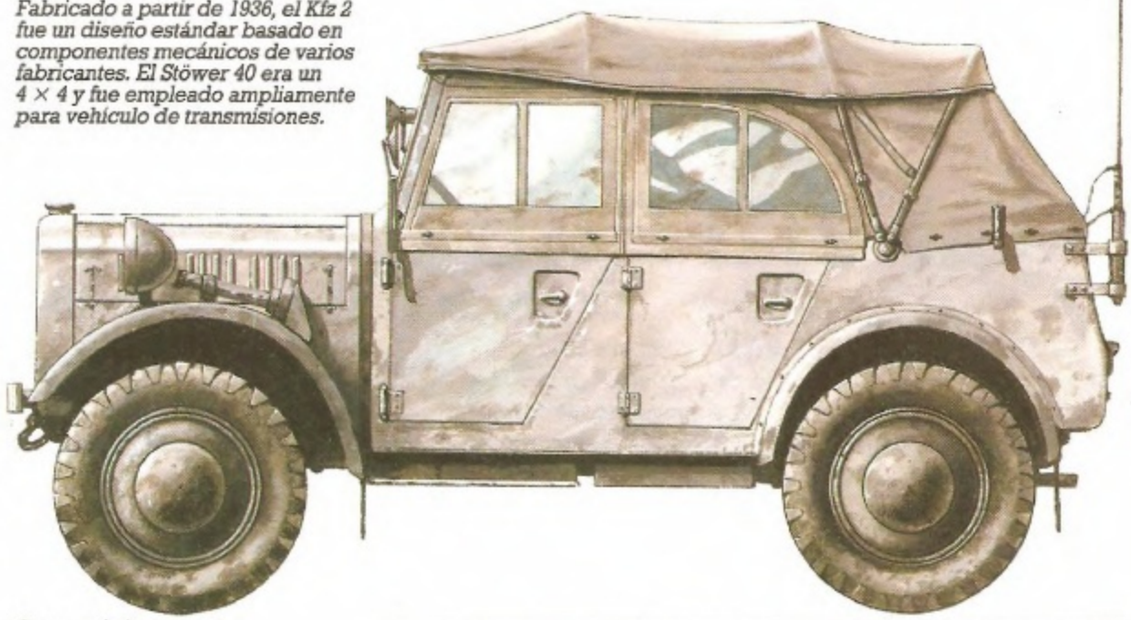
Kraftfahrzeug 2 (Stöwer 40)

Durante 1934 los alemanes realizaron los primeros intentos para crear vehículos estandarizados *(Einheit)* para la Wehrmacht. Hasta ese momento los vehículos empleados como todoterreno se habían basado en modelos comerciales o en conversiones de estos. El nuevo programa de motorización del ejército dio gran énfasis al nuevo diseño de vehículos no sólo en lo referente a consideraciones técnicas sino también operacionales. Se introdujo un nuevo sistema de numeración, el Kfz (de *Kraftfahrzeug*, vehículo de motor), por el que se numeraban los vehículos (independientemente de su marca o modelo) para designarlos según su función táctica o militar. Con escasas excepciones, los vehículos fueron clasificados y numerados de la siguiente forma: del 1 al 10 como l.Pkw (de *leichter Personenkraftwagen* o transporte ligero de personal); del 11 al 20, m.Pkw (*mittlerer Personenkraftwagen* o transporte medio de personal); y del 21 al 30, s. Pkw (*schwerer Personenkraftwagen* o transporte pesado de personal).

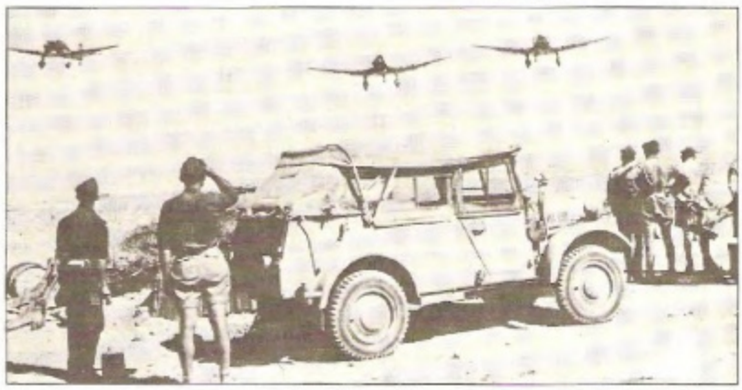
El l.Pkw fue un vehículo estándard, independientemente de su modelo y fabricante, a excepción del motor que era del fabricante disponible en ese momento. El motor fue construido por Stöwer, BMW y Hanomag a partir de 1936. El modelo Stöwer (Kraftfahrzeug 2) llevaba motores de gasolina OHV de cuatro cilindros, refrigerados por agua, de los tipos AW2 y R180W, con lubricación de sumidero seco.

El chasis era de tipo normal con estructura de sección rectangular en las viuetas laterales y cruzadas y bancada para el motor, transmisión y carrocería. La capota estaba abisagrada por el centro y fijada a ambos lados mediante dos mordazas. El chasis fue utilizado para el automóvil ligero de cuatro asientos (Kfz 1) y para otros tipos de automóviles especiales.

Fabricado a partir de 1936, el Kfz 2 fue un diseño estándar basado en componentes mecánicos de varios fabricantes. El Stöwer 40 era un 4 × 4 y fue empleado ampliamente para vehículo de transmisiones.



Características
Kfz 2 (Stöwer 40)
Dimensiones: longitud 3,58 m; anchura 1,57 m; altura 1,78 m; distancia entre ejes 2,24 m.
Peso: neto 1 815 kg.
Planta motriz: un motor de gasolina Stöwer AW2 o R180W de cuatro cilindros OHV desarrollando 50 bhp.
Transmisión: cinco marchas hacia adelante y una hacia atrás.
Neumáticos: 5,50 × 18 (métricos).



Un Kfz 2 de la Luftwaffe en el desierto. Los Junkers Ju 87 «Stuka» vuelven de una misión, como indica la carencia de bombas.

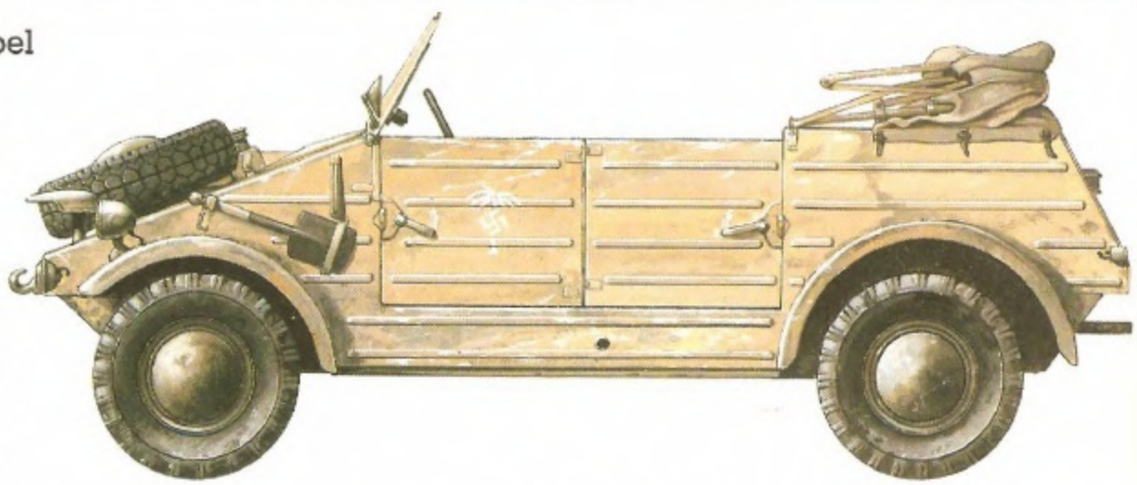
Imperial War Museum

ALEMANIA

Volkswagen Kübel

Uno de los vehículos militares más famoso de la segunda guerra mundial fue el Volkswagen Kübel, el «*jeep* alemán». Durante 1933, Hitler envió instrucciones a dos diseñadores de automóviles (el Dr. Porsche de Auto-Union y Werlin de Mercedes-Benz) para que desarrollaran un «automóvil popular» (el Volkswagen). El Volkswagen básico tomó forma en los bocetos del Dr. Porsche a comienzos de 1934. En 1936 apareció el primer diseño de un Volkswagen todoterreno, designado como Volkswagen Tipo 62. Cuando se tomó la decisión de que el único transporte de personal que emplearía la Wehrmacht sería el Volkswagen, operando como automóvil ligero en todas las formaciones militares, se realizaron algunos cambios que resultarían en el Tipo 82. En 1938 se comenzó la construcción de este modelo en la factoría de Volkswagen de Wolfsburg y los primeros ejemplares saldrían de la misma en mayo de 1940.

El vehículo estaba diseñado con materiales ligeros y los más baratos posibles, que comprendían componentes de diseño muy simple. A simple vista se puede decir que su aspecto es muy similar al del *jeep*. El sistema de suspensión, junto con la utilización de un diferencial de autobloqueo, le conferían buenas prestaciones en todo tipo de terrenos. Tras algunos problemas iniciales, el motor de cuatro cilindros y refrigerado por aire Volkswagen Tipo 1 HIAR de 998 cc se convirtió enseguida en una de las plantas motrices más seguras de toda la guerra. Con sus excelentes cualidades automovilísticas y su simple mantenimiento, el vehículo cumplió adecuadamente las exigencias militares, especialmente en el desierto y en la URSS. La versión militar tenía una carrocería de turismo en chapa de metal con capota plegable. Disponía de cuatro puertas, además de ventanillas laterales. Los paneles de la carrocería eran principalmente de chapa estampada de calibre 18. Se utilizaban montantes tubulares como miembros básicos estructurales de la carrocería. Los cilindros del motor eran en H instalados en horizontal en la parte trasera del auto y el chasis consistía en un tubo central fabricado en acero que se bifurcaba en la parte trasera para soportar el motor y la transmisión, mientras que el suelo de acero de cada lado del miembro central soportaba la carrocería. El eje frontal estaba compuesto por un tubo de acero que alojaba las dos barras de torsión de la suspensión. A cada lado del diferencial había juntas universales que proporcionaban sendos centros sobre los que se articulaban los dos ejes traseros de tracción, mientras que las ruedas traseras se estabilizaban lateralmente desde los alojamientos del diferencial. Las cajas de cambio auxiliares de cada rueda trasera ocasionaban a los dos semiejes una cierta altura que confería al vehículo algo más de luz sobre el suelo. Tenía suspensión independiente a las cuatro ruedas y amortiguadores hidráulicos de do-



El Kübel sirvió allí donde combatieron los ejércitos alemanes. Sin embargo, las cifras comparativas de producción son elocuentes: 55 000 Kübel se fabricaron a partir de 1940, mientras se construyeron 600 000 Jeep entre 1941-45.

ble acción controlaban la flexión de las ballestas traseras. La dirección y las articulaciones eran del tipo convencional. Los frenos eran mecánicos, controlados por cable, y tenían accionamiento doble por palanca sobre las zapatas.

El vehículo también fue diseñado con la carrocería cubierta, denominado en ese caso Tipo 92. Todos los modelos construidos desde marzo de 1943 llevaban un motor de 1 131 cc. Al final de la guerra se habían producido unos 55 000 vehículos Tipo 82 (la producción cesó a mediados de 1944). Para dar cabida a las distintas carrocerías exigidas, se expidió una ordenanza el 2 de agosto de 1940 exigiendo la ampliación del chasis en 6-8 cm de ancho que dio origen al Tipo 86. El Kübelwagen normal no fue muy eficaz en el desierto y hubo que desarrollar una versión tropical (*Tropenfest*) con algunos cambios, entre ellos la utilización de neumáticos más anchos para la arena y otros cambios para su efectividad en zonas desérticas. Los Kübels usados en África recibieron el apodo de «los camellos alemanes».

Características
Volkswagen Kübel
Dimensiones: longitud 3,73 m; anchura 1,60 m; altura 1,35 m; distancia entre ejes 2,39 m.
Peso: neto 635 kg.
Planta motriz: un motor de gasolina de cuatro opuestos horizontalmente cilindros Volkswagen Tipo 1 HIAR de 998 cc, desarrollando 24 bhp o, a partir de marzo de 1943 un Volkswagen de cuatro cilindros y 1 131 cc, desarrollando 26 bhp.
Transmisión: un diferencial de deslizamiento limitado con cuatro marchas hacia adelante y una hacia atrás, con supermarcha en la cuarta velocidad.
Neumáticos: 5,25 × 16 (métricos).

Los Kübel no fueron eficaces al principio en el desierto, hasta que se desarrolló la versión «tropical» (Tropenfest), las modificaciones incluían neumáticos para arena, filtros, etc. Fue apodado «el camello alemán».

Imperial War Museum

ALEMANIA

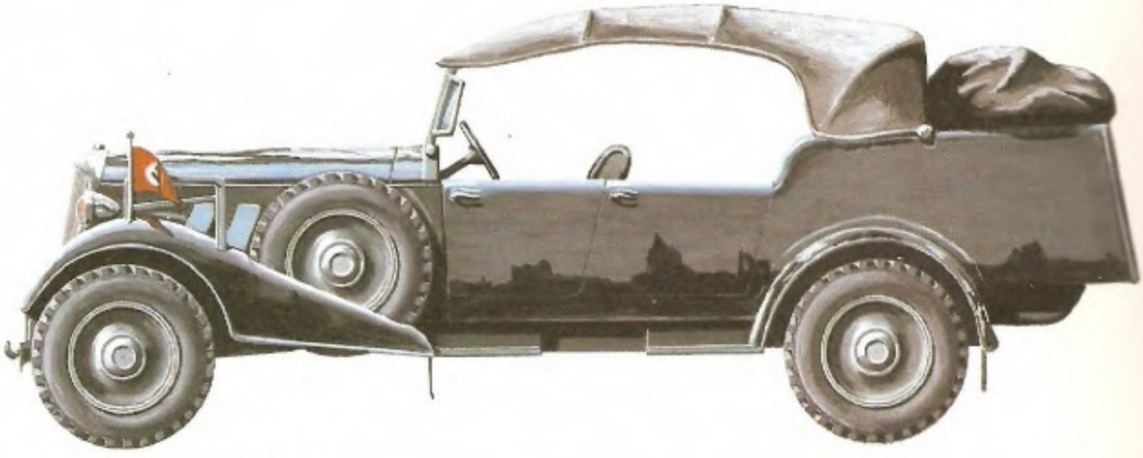
Kraftfahrzeug 11 (Auto-Unión/Horch Tipo 830)

Antes de la introducción de los vehículos normalizados el Ejército alemán utilizó ampliamente numerosos coches civiles para motorizar a las distintas armas y cuerpos. El Auto-Unión/Horch Tipo 830 fue uno de los muchos automóviles comerciales convertido a uso militar a finales de los años veinte y comienzos de los treinta mediante la adopción de distintas carrocerías. Se le instalaron motores en V de 8 cilindros con capacidades de 3,3.2 y 3.5 litros. Como el vehículo solo tenía tracción trasera, llevaba grandes neumáticos y diferentes proporciones de ejes traseros con la intención de incrementar su capacidad todoterreno. El Tipo 830 actuó en la mayoría de los frentes bélicos, la mayoría de los ejemplares dotados con una superestructura abierta. Las tropas de transmisiones utilizaron además carrocerías de tipo furgoneta. El Kfz 11 era un vehículo con carrocería cerrada para comunicaciones o para radio basado en este chasis con dos asientos y una caja de transmisiones. La carrocería cerrada frecuentemente era construida en madera y más tarde algunos ejemplares de serie fueron dotados con puertas de chapa metálica y ventanillas laterales desmontables. Eventualmente la producción fue interrumpida en favor del transporte medio de personal estándar y todoterreno construido a partir de 1937 por Horch y después de 1940 por Opel.

Características
Kfz 11 (Auto-Unión/Horch Tipo 830)
Dimensiones: longitud 4,80 m; anchura 1,80 m; altura 1,85 m; distancia entre ejes 3,20 m.
Peso: neto 990 kg.
Planta motriz: un motor de gasolina Horch de ocho cilindros en V y 2,98 litros desarrollando 70 bhp.
Transmisión: ZF Aphon con cuatro marchas hacia adelante y una hacia atrás.
Neumáticos: 6,0 × 18 (métricos).

El Kfz 11 actuó en Polonia como transporte de personal. Los soldados de infantería que no tuvieron la suerte de poder subir en camiones o automóviles tenían que viajar en bicicleta o a pie.

El Horch Tipo 830 fue uno de los muchos modelos comerciales dotados de carrocerías militares en los años treinta. Originalmente usado como transporte de tropas y vehículo de transmisiones, estuvo en casi todos los frentes.



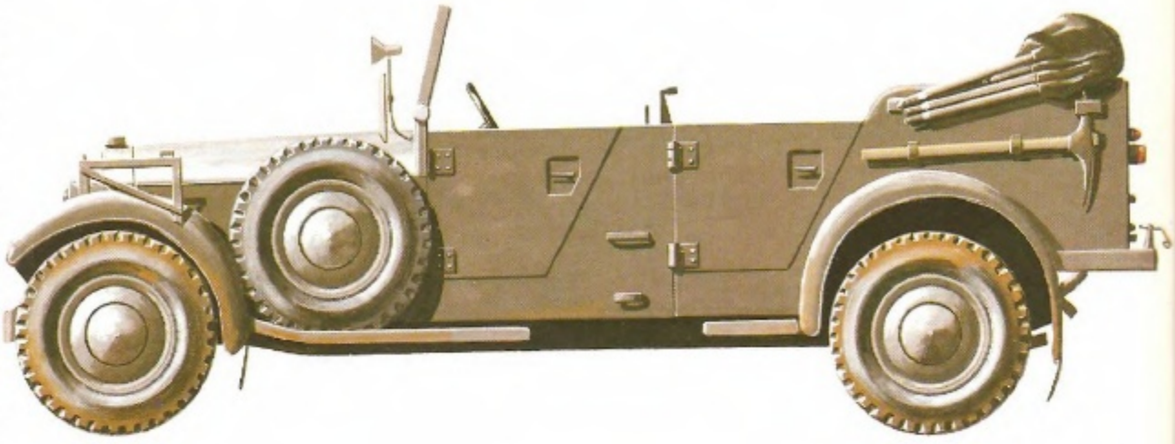
Robert Hunt Library

ALEMANIA

Kraftfahrzeug 15 (Mercedes-Benz 340)

El Kfz 15 *mittlerer geländegängiger Personenkraftwagen* (m.gl.Pkw), transporte medio todoterreno de personal fue utilizado como coche de comunicaciones y enlace (*Fernsprech*) o de transmisiones por radio (*Funk*). Tenía una carrocería abierta con cuatro asientos y una caja, además de capota plegable. Estaba provisto de un motor de ocho cilindros en V de refrigeración por agua. Los chasis comerciales utilizados para estas versiones militares fueron en 1933-38, el Horch Tipo 830 y 830B1, en 1937-39 el Wanderer W23S y en 1938-40, el Mercedes-Benz 340.

El Mercedes-Benz 340, una versión agrandada del 320, llevaba un motor de 3,5 litros y el chasis tenía una distancia entre ejes muy larga, con la que echaba a perder sus prestaciones de todoterreno. Como en el caso del Kfz 11 descrito anteriormente, la producción fue interrumpida en favor del transporte medio estándar todoterreno de personal (*Einheit*). Este último diferia básicamente del modelo ligero (el Kfz 2 o Stöwer 40) en que no disponía de dirección en las ruedas traseras. Sin embargo, el vehículo empleaba la tracción a las cuatro ruedas. Dependiendo de los fabricantes, el motor tenía un cubicaje de entre 2,9 y 3,5 litros. Los motores Horch eran los normalizados en la mayoría de las unidades y modelos producidos, aunque unos cuantos fueron equipados con motores tipo Opel.



Arriba.El Mercedes-Benz 340 no era el modelo ideal para basar en él la carrocería del Kfz 15, ya que su gran distancia entre ejes dificultaba su capacidad todoterreno, a pesar de su tracción a las cuatro ruedas.

Derecha.La caída de Tobruk en junio de 1942 fue un duro golpe para los británicos y la ciudad se llenó pronto de una variada colección de vehículos del Afrika Korps, incluyendo esta ambulancia Mercedes 340.

Imperial War Museum

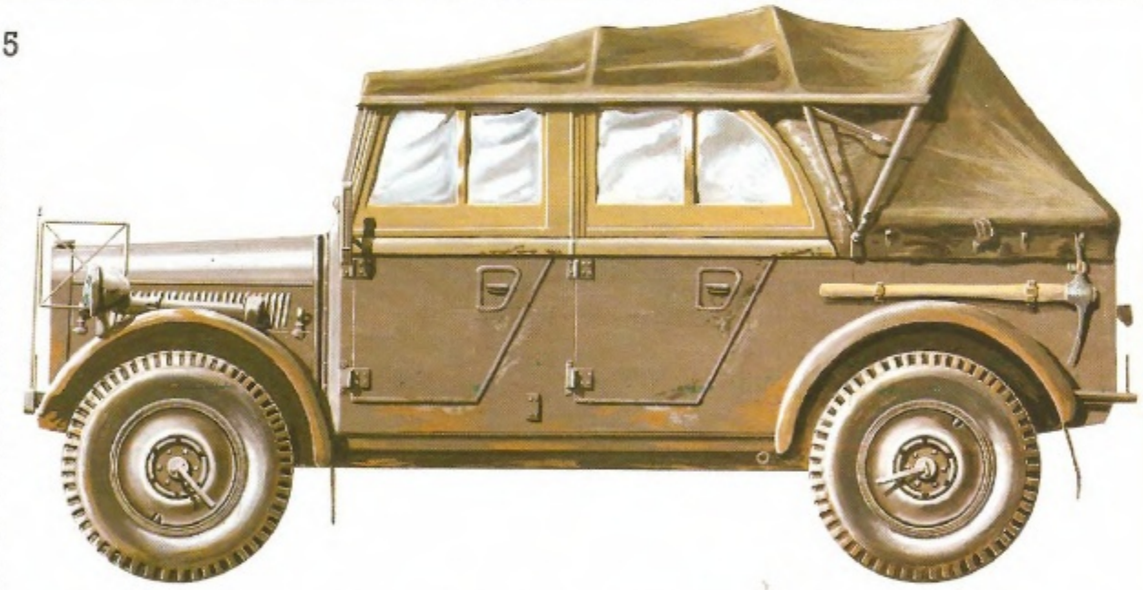
Características

Kfz 15 (Mercedes-Benz 340)
Dimensiones: longitud 4,44 m; anchura 1,68 m; altura 1,73 m; distancia entre ejes 3,12 m.
Peso: neto 2 405 kg.
Planta motriz: un motor de gasolina Mercedes-Benz de seis cilindros en línea desarrollando 90 bhp.
Transmisión: caja de cambios manual con cuatro marchas hacia adelante y una hacia atrás.
Neumáticos: 6,5 × 20 (métricos).

ALEMANIA

Daimler-Benz G 5

Durante 1925-26 se comenzaron a considerar las primeras propuestas para desarrollar vehículos especializados para el Reichswehr (predecesor del Wehrmacht). Entre otros, se realizó un requerimiento para un transporte de personal todoterreno. Tenía que llevar seis asientos y usar un chasis con seis ruedas con un sólo eje transmisión. El desarrollo de este vehículo fue encargado a las firmas Horch-Werk AG de Zwickau, Daimler-Benz AG de Stuttgart y Selve Automobilwerk AG de Hamelin, realizando cada una de ellas varios prototipos con propósitos de evaluación y pruebas. El primer modelo de la Daimler-Benz, designado Daimler-Benz G 1, producido entre 1926-28, estaba propulsado por un motor lineal M03 de seis cilindros y 60 hp. Disponía de tracción en las cuatro ruedas, y su peso descargado era de 1 200 kg con una carga útil de 1 000 kg. Sólo Daimler-Benz continuó el desarrollo del transporte de personal de tres ejes. Entre 1933 y 1934 fabricó unos cuantos modelos G 4. Fue un vehículo famoso por el amplio uso que de él hizo Hitler, aunque nunca fue apropiado para empleo militar. Tenía escasas prestaciones campo traviesa y era demasiado grande, pesado y caro. Entre 1933 y 1934 se construyeron 57 y fueron casi exclusivamente destinados a altos oficiales del partido nacionalsocialista de los estados mayores, uno fue convertido en vehículo de enlace y fue utilizado por Hitler en sus visitas de inspección a los frentes siempre breves y muy limitadas. Con el desarrollo de la serie estándar de vehículos de transporte de personal (*Einheit*), Daimler-Benz, que parecía haber perdido los contratos de producción de estos vehículos, puso a punto su prototipo como iniciativa propia y financiado de forma privada por la compañía. El Daimler-Benz G 5 fue básicamente orientado por la Auto-Unión AG para su producción en serie. El vehículo tenía tracción y dirección a las cuatro ruedas y algunos fueron dotados con elaboradas superestructuras para la travesía del desierto.



El Daimler-Benz G-5 fue un potente vehículo con tracción a las cuatro ruedas, diseñado como aventura privada para cumplir la especificación Einheit *de la Wehrmacht.*

Características

Daimler-Benz G 5
Dimensiones: longitud 4,52 m; anchura 1,70 m; altura 1,80 m; distancia entre ejes 2,79 m.
Peso: neto 1 630 kg.
Planta motriz: un motor de gasolina Mercedes-Benz de seis cilindros desarrollando 90 hp.
Transmisión: caja de cambios manual con cinco marchas hacia adelante y una hacia atrás.
Neumáticos: 5,50 × 18 (métricos).

Desarrollo y producción

A pesar de sus esfuerzos, la industria alemana no pudo contrarrestar la potencia de los Aliados. Con el suministro de vehículos de EE UU, los Aliados pudieron concentrarse en la producción de armas y municiones con las que derrotar al Eje.

Aliados

Durante la intensiva mecanización del Ejército británico desde mediados de los años veinte hasta el estallido de la segunda guerra mundial, el Ministerio de la Guerra desarrolló su preferencia por los camiones 6 × 4 y se adoptaron tres clases: ligero, medio y pesado, con capacidades de carga de 30 quintales, tres y diez toneladas respectivamente. En 1925 se prepararon especificaciones provisionales para las clases media y ligera, que se terminarían en 1927. Estos dos tipos estaban destinados a formar la espina dorsal del transporte militar y el Ministerio de la Guerra, a través de la Oficina de Mecanización de Guerra, realizó todos los pasos para incrementar la utilización comercial de los vehículos. En 1938 el Guy and Morris-Commercial 4 × 4 «Quad» se convirtió en el tractor de artillería normalizado.

La mecanización de la infantería ocupó la mayor parte de este programa. Durante 1936, tras múltiples pruebas, se decidió que la infantería fuera equipada básicamente con vehículos 4 × 2 de 15 quintales construidos con respecto a una especificación GS (General Service), pero haciendo el mayor uso posible de componentes comerciales en su uso normal. La razón de la escasez de camiones de construcción británica durante la guerra se halla principalmente en la política del plan de rearme de 1937. La estimación de los requerimientos se basó en la suposición de que la cantidad de vehículos que se consideraba necesaria para el primer año de emergencia era de: 13 956 vehículos de tres toneladas y de seis ruedas, 10 955 de tres toneladas y cuatro ruedas, 14 416 de 30 quintales y de seis ruedas, 10 451 de 30 quintales y de cuatro ruedas y 11 797 camiones y ambulancias.

Esto sumaba un total de 61 575, de los cuales el Ejército recibiría 54 128 y 463 con destino a India. Se estimó que la capacidad industrial existente de producción de vehículos era más que adecuada para cumplir estos requerimientos (con la excepción de las seis ruedas). No se tomaron medidas hasta la primavera de 1939, cuando se autorizó una ampliación importante del Ejército británico. El resultado de estas medidas fue que lo que había parecido capacidad excedente de fabricación había sido absorbida por la producción de otros equipos. Dos de los tres fabricantes más importantes de vehículos de motor (Austin y Ford) no se dedicaban en absoluto a la construcción de camiones para el programa de rearme y hasta 1939 no se comenzó a utilizar la plena capacidad industrial de estas dos firmas. Sin embargo, se había incluido a Vauxhall Motors y los planes de preguerra incorporaban un cierto grado de normalización por el simple hecho de que esta firma construyó el grueso de los vehículos de tres toneladas y 30 quintales de cuatro ruedas y Morris Commercial Cars construyó todos los de 30 quintales de seis ruedas y el grueso de los camiones de 15 quintales. Con todo, la normalización conseguida desapareció en 1939 cuando se incrementaron los tipos y las cantidades necesarias para incorporar a todos los fabricantes posibles. El efecto inmediato de la infravaloración de los requerimientos de vehículos fue la falsa proposición de que los requerimientos podrían cumplirse fácilmente por la producción comercial normal. Por tanto, cuando en ese mismo año se incrementaron espectacularmente la demanda de equipos y municiones, la capacidad industrial británica no fue suficiente para cumplir los compromisos y se hizo necesario concentrarla en la fabricación de las municiones esenciales, por lo que los vehículos no serían incluidos en los planes hasta el final de la guerra. Durante el curso del conflicto no hubo lugar para la construcción de vehículos, al estar las fábricas dedicadas a otras tareas. De aquí la dependencia británica de los vehículos norteamericanos durante toda la guerra.

Durante la segunda guerra mundial el Ejército de Estados Unidos fue capaz de moverse rápidamente a través de carreteras y caminos. Para ello había adquirido más de tres millones y medio de camiones y vehículos y sólo en el frente europeo, en 1945, llegó a existir un camión por cada cuatro soldados. A esto hay que añadir la inmensa cantidad de camiones y *jeep* suministrados a los restantes ejércitos aliados bajo la Ley de Préstamo y Arriendo (sobre todo a Gran Bretaña y la URSS). Después de la entrada de EE UU en la guerra en julio de 1942 el Departamento de Guerra informó en la circular n.º 245 que transfería la responsabilidad de los vehículos de transporte desde la Intendencia al Servicio de Armamento, incluyendo la investigación y desarrollo, adquisición, almacenaje, mantenimiento y distribución. La experiencia de la primera guerra mundial había revelado claramente la necesidad de camiones resistentes que pudieran operar sobre cualquier firme en mal estado y caminos abruptos y que además pudiera ser repasado fácilmente sobre el terreno. Se había demostrado el valor de la tracción a las cuatro ruedas y la necesidad de una transmisión de cuatro marchas, altura máxima sobre el suelo, ganchos de remolque, fuertes paragolpes y protectores de los radiadores, luces eléctricas, y otras ventajas. Pero la mayoría de ellas necesitaban la estandarización e implicaban un nuevo sistema de repuestos. El desarrollo de la situación en estas fechas de la entrada de EE UU en la guerra mundial es una historia larga de contar y no puede ser relatada en tan breve espacio pero, la mayoría de los problemas de producción del Cuerpo de Intendencia residían en el hecho de que los camiones militares con transmisión a las cuatro ruedas requerían tres componentes vitales no utilizados en los vehículos comerciales, que eran las junturas de velocidad constante, cajas de transferencia y *bogies* de eje trasero. El ataque sobre Pearl Harbor obligó a la adopción de medidas drásticas de producción bélica. El recién fundado Consejo de Producción Bélica expidió, en junio de 1942 órdenes para que se embargaran todas las producciones civiles de vehículos. En 1942 se fundó el Consejo Automotor de Producción Bélica, dirigido por A. Macauley, de la Packard. En marzo se realizó una llamada para el ASP (Army Supply Program, programa de suministros al ejército) para producir más de tres millones de vehículos de todos los tipos hasta julio de 1944, la mitad de ellos pesados y la otra mitad ligeros.

Bundesarchiv/Robert Hunt Library

En la campaña de Polonia pudieron verse numerosas tropas motorizadas alemanas (en la foto, camiones Krupp Kfz 81). A medida que la guerra fue ampliándose, los fabricantes alemanes no fueron capaces de satisfacer la demanda.

La industria automovilística de EE UU consiguió resultados milagrosos en la producción a pesar de la montaña de complejos problemas y escasez de materiales e incluso superó el nivel de estandarización deseado por los restantes ejércitos aliados tanto como por las fuerzas alemanas.

La Unión Soviética, como resultado de las pérdidas colosales de las campañas iniciales y la necesidad de evacuar sus industrias hacia el este, se inclinó preferentemente a la construcción de los más vitales carros de combate y quedó a merced de los vehículos norteamericanos cedidos por la Ley de Préstamo y Arriendo. Hacia el final de la guerra, cuando se pudo disminuir la producción de carros de combate, se retomó la fabricación de vehículos de transporte, aunque casi la totalidad de los modelos se basaron inicialmente en diseños norteamericanos, como el GAZ-67 de cuatro ruedas y los camiones de seis ruedas ZIS/ZIL.

El Eje

El desarrollo de los vehículos militares de transporte alemanes es extremadamente interesante, sobre todo porque demuestra que lo que en la teoría puede parecer excelente no necesariamente implica buenos resultados en la práctica. Para empezar, se realizaron todo tipo de esfuerzos para concretar tipos básicos normalizados con partes y accesorios mínimos, pero, con todo, sus ventajas fueron superadas por sus múltiples desventajas. La estandarización tendió a obstaculizar la evolución y se mostró cara y complicada. El resultado fue que ninguno de los vehículos normalizados se pudo fabricar en las cantidades que se necesitaban y el Ejército tuvo que sustituirlos (algunas veces hasta en un 70 por ciento) con vehículos capturados o directamente con modelos comerciales. Inevitablemente, surgieron numerosos problemas en el suministro de repuestos y en el mantenimiento de los propios vehículos.

En 1938-39 el general Von Schell introdujo su propio plan de estandarización, que en contraste con el primer concepto, descansaba únicamente en vehículos comerciales disponibles o en modificaciones de ellos. Como resultado de la multiplicidad de tipos comerciales que había en el mercado antes de 1939, hubo de reducirlos a niveles más racionales y todos los vehículos construidos serían de dos tipos: el Tipo-A (con ruedas tractoras) y el Tipo-S (ruedas traseras tractoras solamente) con la posibilidad de conversión entre ambos tipos. Las drásticas medidas tomadas para reducir la variedad de modelos causaron la sustitución provisional de automóviles de transporte de personal a un sólo modelo, conocido como el Volkswagen Kübel.

En Italia el fabricante más importante de vehículos militares fue Fiat. Los automóviles militares fueron estandarizados en el modelo Torpedo Militare. Como los alemanes, e italianos tuvieron un extensivo programa de desarrollo de vehículos militares antes de la guerra y muchas oportunidades para probarlos, como en Etiopía, Albania y la Guerra Civil española. En general los vehículos italianos fueron buenos y resistentes. Asimismo Italia fue pionera en la construcción de vehículos casi revolucionarios como la OM Autocarretta 32, que era muy similar al Mule norteamericano, un camión muy ligero y muy móvil utilizado por la infantería.

Durante mucho tiempo el Ejército japonés dependió de suministros del extranjero en cuestión de vehículos sin blindaje, principalmente de los EE UU. En 1931, se estableció el Comité del Establecimiento de Industrias del Motor. Se compraron vehículos de importación que fueron investigados por los fabricantes japoneses. En 1939 Japón había establecido ya su propia industria del motor militar y en 1941 disponía de 45 000 vehículos, de los que la mitad eran militares.

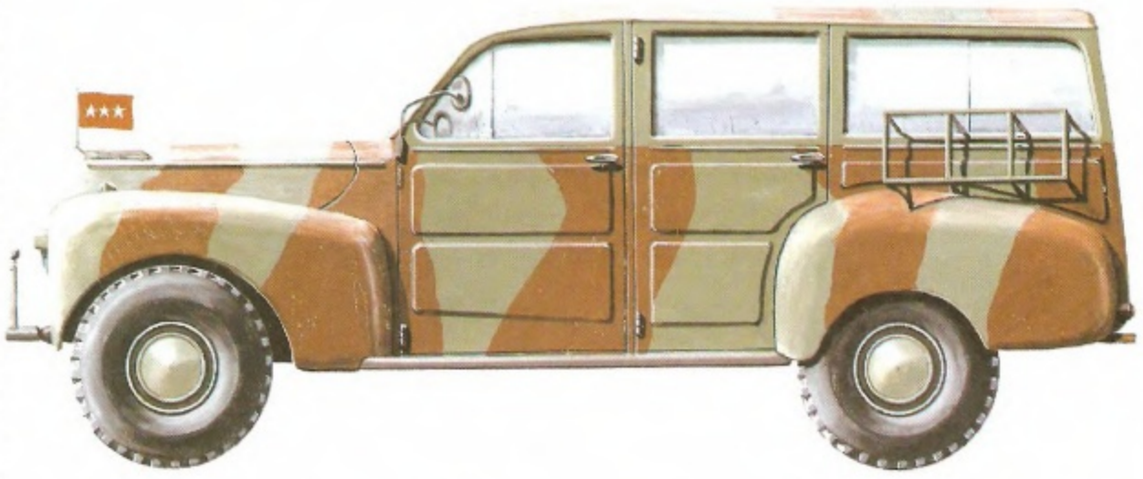
CANADÁ

Automóvil utilitario pesado 4 × 2 Ford C 11 ADF

El automóvil utilitario pesado Ford C 11 ADF era un vehículo comercial canadiense, basado en el Ford Fordor Station Wagon de 1942, adoptado para uso militar con sólo unos cambios mínimos. La Ford canadiense produjo este vehículo principalmente para el Ejército británico, aunque el propio Ejército canadiense también utilizó algunos. Fue muy utilizado en el desierto y en la campaña de Italia por las planas mayores de las unidades británicas. La versión militar tenía el volante a la derecha (para Gran Bretaña), neumáticos para trabajo pesados, equipo de oscurecimiento, paragolpes simplificados y menores, armeros interiores para fusiles, un estuche para mapas, botiquín de primeros auxilios, supresor de interferencias de radio, extintores, herramientas de zapa y otros respetos normalizados. Además del conductor la carrocería de chapa de acero albergaba cinco asientos más, dos delante y tres detrás en forma corrida. Disponía de cuatro puertas y de una quinta trasera que, una vez bajados los asientos, formaba un tablero auxiliar.

Un vehículo similar, de siete pasajeros, designado Ford C 11 A 5, también actuó en el frente, aunque tenía neumáticos más ligeros y disponía de lugar para alojar a dos pasajeros más.

Otro automóvil utilitario pesado Ford fue el C 11 ADF, basado en el chasis de producción en 1941. Pesaba 91 kg más que sus predecesores y esta variante tenía una carrocería ligeramente distinta y nueva parrilla del radiador. Algunos de estos vehículos llevaban trampillas de techo y soportes para transportar bidones de agua y de gasolina externamente.



Características

Automóvil utilitario pesado 4 × 2 Ford C 11 ADF

Dimensiones: longitud 4,93 m; anchura 2,01 m; altura 1,83 m; distancia entre ejes 2,90 m.

Peso: neto 1 814 kg.

Planta motriz: un motor de gasolina Ford Mercury de ocho cilindros en V y 3,91 litros, desarrollando 96 bhp.

Transmisión: caja de cambios manual con tres marchas hacia adelante y una hacia atrás.

Neumáticos: 9,00 × 13 para el C 11 ADF y 6,00 × 13 para el C 11 AS.

Los automóviles utilitarios pesados fueron de dos tipos principalmente, unos de diseño militar y otros convertidos en modelos civiles. El C11 fue desarrollado a partir de un modelo comercial, se utilizó ampliamente por los británicos en numerosas misiones y equipó a los estados mayores en Italia y en el desierto.

EE UU

Camión de 1/2 tonelada, 4 × 4, Dodge T207-WC3 de transporte de armas

Los camiones de 1/2 tonelada del Ejército estadounidense fueron fabricados por varias compañías, entre ellas Dodge, Chevroley, Diamond T, Ford, Marmon-Herrington y la GMC. (General Motors Corporation).

El vehículo 4 × 4 de 1/2 tonelada fue desarrollado originalmente por Marmon Herrington Company de Indianápolis en julio de 1936. Durante la primera fase de la guerra la mayoría de los vehículos 4 × 2 de 1/2 tonelada eran modelos civiles ligeramente modificados y fueron conservados para uso metropolitano. Con el desarrollo del conflicto, los chasis normalizados tácticos comenzaron a ser adoptados y desplazar a estos modelos. Por lo tanto, el camión 4 × 4 de 1/2 tonelada de la Chrysler Dodge Division comenzó a fabricarse en masa a partir del año 1939.

La primera serie, la T202, utilizaba muchos componentes de los vehículos comerciales, y se fabricaron 4 640 por Dodge, la mayoría de ellos como vehículos de reconocimiento y camiones ligeros. El camión de 1/2 t 4 × 4 de transporte de armas Dodge T207-WC3 sería el modelo producido en 1941 y reemplazó a todos los tipos y variantes anteriores. Se convirtió pronto en el transporte básico de todos los cuerpos y formaciones. El vehículo llevaba carrocería de techo abierto con una capota desmontable o de lona plegable.

Como la mayoría de los camiones Dodge, llevaba una rueda de repuesto en un costado de una carrocería, estibada exteriormente.

Características

Camión 1/2 tonelada 4 × 4 Dodge T207-WC3 de transporte de armas

Dimensiones: longitud 4,60 m; anchura 1,93 m; altura 2,24 m.

Peso: neto 2 014 kg.

Planta motriz: un motor de gasolina Dodge de seis cilindros en línea desarrollando 85 bhp.

Transmisión: caja de cambios manual con cuatro marchas hacia adelante y una hacia atrás.

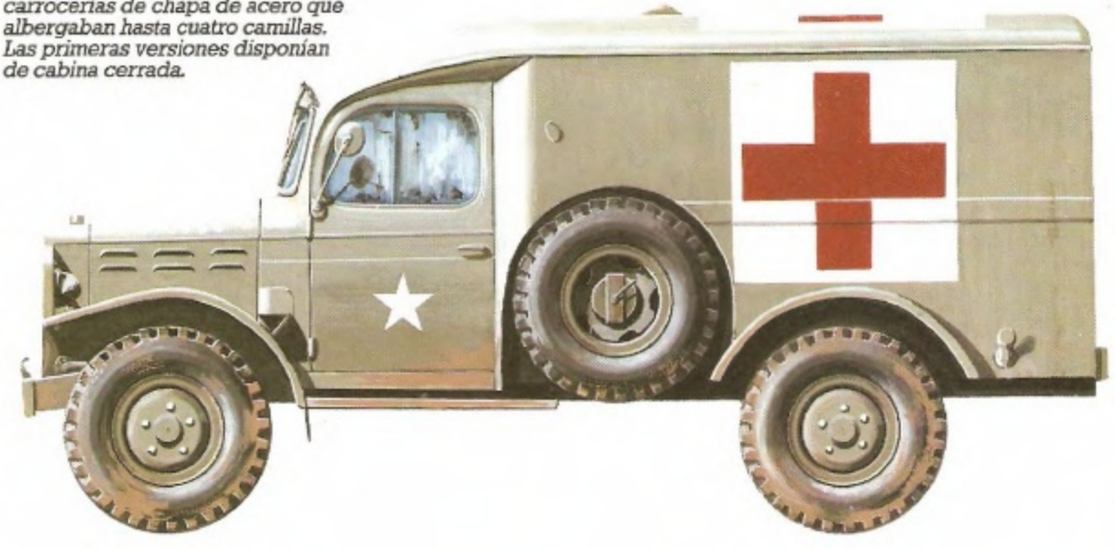
Neumáticos: 7,50 × 16.

EE UU

Camión Ambulancia de 1/2 tonelada 4 × 4 Dodge T215-WC27

En la clase de 1/2 tonelada, Dodge fue el único fabricante en los contratos del Ejército estadounidense. El primer contrato de 14 000 camiones de 1/2 tonelada 4 × 4 fue recibido por Dodge a mediados de 1940. El chasis básico era una ligera modificación del vehículo comercial que incorporaba una nueva caja de velocidades y tracción a las cuatro ruedas. Este chasis básico fue utilizado para diversas versiones, como vehículo de mando, de reconocimiento, de radio, de transporte de armas, camión, ambulancia, etc. Se denominaba oficialmente como Camión o Ambulancia de 1/2 tonelada 4 × 4 Dodge T215-WC27. Dependiendo de su misión, disponía de la opción de carrocería cerrada o abierta. La versión de ambulancia fue la primera en desarrollarse y las de mando, radio, comunicaciones enlace y transporte de armas las últimas. Estas primeras series de camiones militares norteamericanos de 1/2 tonelada fueron sustituidas a partir de 1942 por modelos más robustos y pesados (de la categoría de 3/4 tonelada) con una silueta más baja y una distancia entre ejes más corta, también construi-

Los camiones Dodge fueron adaptados como ambulancias, con carrocerías de chapa de acero que albergaban hasta cuatro camillas. Las primeras versiones disponían de cabina cerrada.



Un camión Dodge 4 × 4 de 1/2 tonelada modelo T215, precedente del T214 de 3/4 tonelada. Por estas fechas, 1941, la división Dodge de la Chrysler se convirtió en el fabricante a gran escala de este vehículo para el Ejército.

dos por Dodge. Estos vehículos con volante a la izquierda, construidos por la Dodge Brothers Corporation Division de la Chrysler Corporation de America, también fueron fabricados en Canadá, aunque con algunos cambios. La serie International M-1-4 era de apariencia similar, pero sólo se fabricaban para el Cuerpo de Infantería de Marina y la Armada estadounidense.

Características
Camión Ambulancia de 1/2 tonelada 4 × 4 Dodge T215-WC27
Dimensiones: longitud 4,67 m; anchura 1,93 m; altura 2,13 m.
Peso: neto 2 046 kg.
Planta motriz: un motor de gasolina Dodge T215 de seis cilindros desarrollando 92 bhp.
Transmisión: caja de cambios manual con cuatro marchas hacia adelante y una hacia atrás.
Neumáticos: 7,50 × 16.

El Dodge T215 WC23 era un vehículo de 1/2 tonelada de mando y reconocimiento de la misma familia que el T 207. Los modelos de 1941 se diferenciaban de los de 1942 por su capó redondeado.

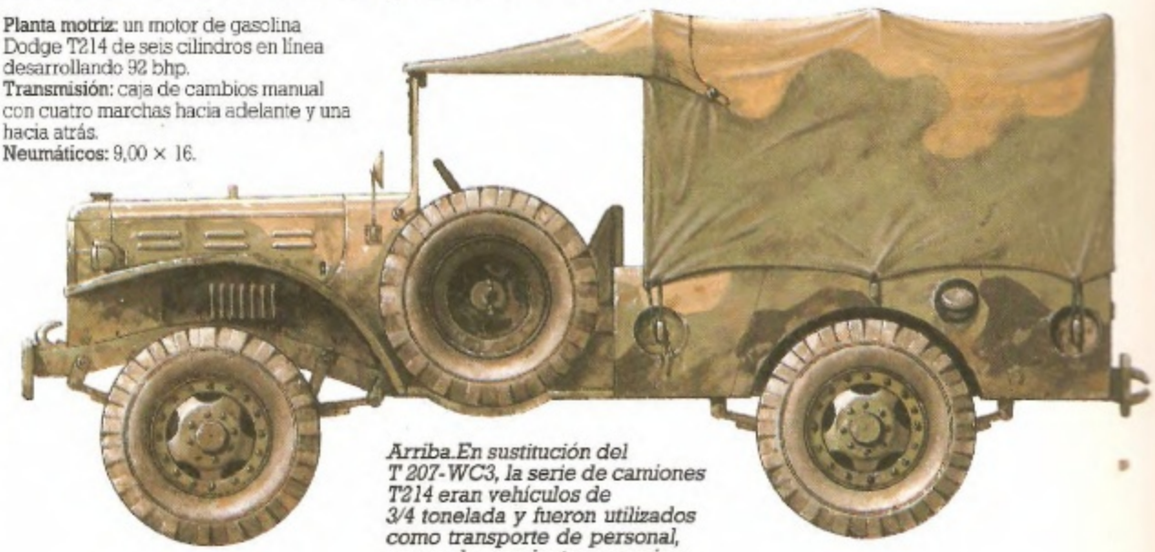
EE UU

Camión de 3/4 tonelada de Reconocimiento y Mando 4 × 4 Dodge T214-WC56

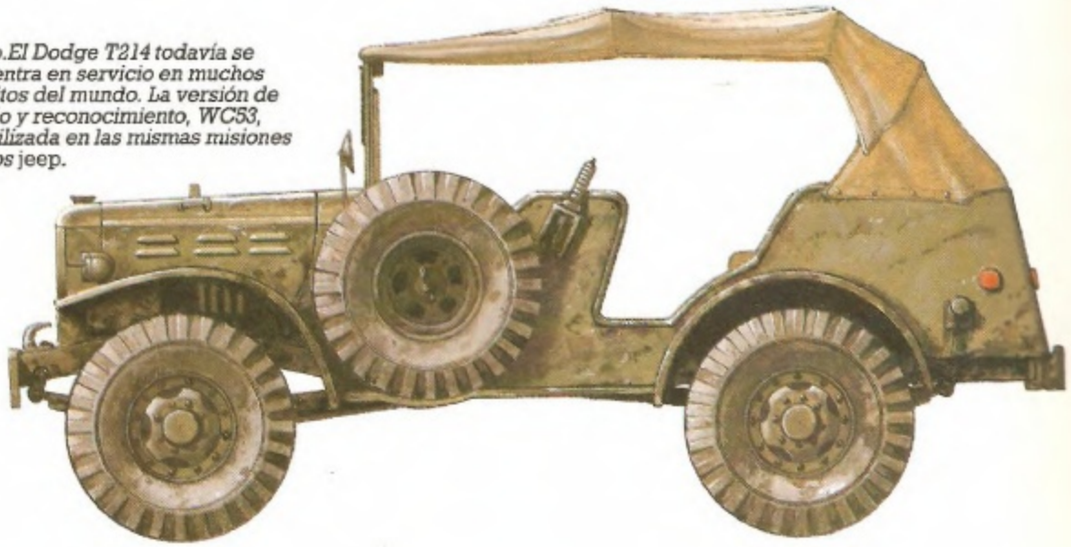
Introducido en 1942, la serie de camiones Dodge 4 × 4 de 3/4 tonelada sustituyó a la serie original de 1/2 tonelada. Tanto Ford como Dodge, las dos firmas suministradoras de camiones 4 × 4 de 1/2 tonelada, produjeron prototipos para ser evaluados por el Ejército. Eran ligeramente más anchos y bajos que sus predecesores, tenían neumáticos y llantas de mayor tamaño y una suspensión mucho más resistente. La versión de Dodge fue la seleccionada y fue presentada oficialmente en junio de 1942, comenzando su producción enseguida, tras ser adoptada como normalizada para el Ejército.

Al igual que en los vehículos de 1/2 tonelada también había distintos tipos de carrocería. La serie Dodge T214 comprendía al WC51 de transporte de armas, el WC52 de transporte de armas con cabrestante, el WC53 de mando en campaña y usos generales, el WC54 de ambulancia, el WC55 de remolque de cañón de 37 mm, el WC56 de mando y reconocimiento, el WC57 de reconocimiento con cabrestante, el WC58 de transmisiones inalámbricas, el WC59 de mantenimiento ligero, el WC60 de reparaciones de urgencia, el WC61 de mantenimiento e instalación telefónicas, y el WC64 ambulancia. Generalmente, se les conocía como «Beeps» (contracción de Big Jeep, el *jeep* grande). El WC51 de transporte de armas fue utilizado principalmente como transporte de personal, armas, herramientas y otros equipos. Tenía carrocería abierta con capota y ventanillas desmontables. El WC53 fue dotado con una carrocería del tipo «safari» con puertas traseras laterales, asientos especiales y luz interior. El WC56 de mando en campaña y reconocimiento fue la versión más utilizada en cometidos de reconocimiento y enlace.

Características
Camión de 3/4 t de Reconocimiento y Mando 4 × 4 Dodge T214-WC56
Dimensiones: longitud 4,24 m; anchura 1,99 m; altura 2,07 m; distancia entre ejes 2,49 m.
Peso: neto 2 449 kg.
Planta motriz: un motor de gasolina Dodge T214 de seis cilindros en línea desarrollando 92 bhp.
Transmisión: caja de cambios manual con cuatro marchas hacia adelante y una hacia atrás.
Neumáticos: 9,00 × 16.



Arriba. En sustitución del T 207-WC3, la serie de camiones T214 eran vehículos de 3/4 tonelada y fueron utilizados como transporte de personal, armas, herramientas y equipo.



***Abajo. El Dodge T214 todavía se encuentra en servicio en muchos ejércitos del mundo. La versión de mando y reconocimiento, WC53, fue utilizada en las mismas misiones que los* jeep.**

El *jeep* en acción

El* Jeep, *un patito feo que nunca se convirtió en cisne, pasó a ser en poco tiempo uno de los vehículos de mayor influencia en la historia. Utilitario, espartano, robusto, de fácil manejo, el* Jeep *estaba presente allí donde combatieron los Aliados, desde las junglas del Pacífico a las arenas del desierto, desde las heladas estepas rusas a los campos de toda Europa.

Durante la segunda mitad de los años treinta varios vehículos experimentales polivalentes del Ejército de EE UU fueron llamados «*Jeep*», como el personaje de las tiras de dibujos de Popeye, sobre todo el Automóvil de Reconocimiento y Mando Dodge de 2 toneladas y media, mientras que el vehículo original de un cuarto de tonelada (que se convertiría en el *jeep* más tarde) era denominado como «*Peep*», y su posterior versión anfibia como «*Seep*» (contracción de *Sea Jeep*). A partir de 1942, se adoptó el nombre de *jeep* para el vehículo 4 × 4 de un cuarto de tonelada, cualquiera que fuera su tipo.

El *jeep* puede ser considerado sin ninguna duda como el vehículo militar más famoso del mundo. Fue desarrollado para cumplir un requerimiento militar para adquirir un coche de reconocimiento, ligero, de cuatro ruedas y de usos generales. En el Ejército estadounidense se encuadró además dentro de una categoría de peso, la de un cuarto de tonelada, que no había sido establecida cuando se definieron los cinco tipos básicos de vehículos militares. La primera denominación de «Reconocimiento y Mando» fue posteriormente cambiada por la de «Utilitario». En junio de 1940 el Ejército estadounidense expidió una especificación para un coche todoterreno que fue enviada a 135 fabricantes distintos. Inicialmente sólo respondieron dos compañías, la American Bantam Car Company de Butler, Pennsylvania, y la Willys-Overland de Toledo, Ohio. Ambas entregaron sus prototipos para las pruebas a finales de 1940, pero para esa fecha Ford también envió su propio prototipo.

Todavía hay una gran controversia sobre quién tiene el honor de haber diseñado el *jeep*. La verdad es que fue el resultado de esfuerzos conjuntos de varios fabricantes de motores, automóviles y subsidiarios. El prototipo original de Bantam, que utilizaba partes de un pequeño automóvil de preguerra, fue completado en 50 días. Representantes del Comité de Armamento Técnico visitaron la factoría de Bantam y estudiaron su producto, adquiriendo 70 vehículos de preserie, ocho de ellos con tracción a las cuatro ruedas. Estos automóviles, construidos para cumplir las especificaciones del Ejército estadounidense, eran puramente militares. De 3,35 m de longitud, 0,91 de altura y con un motor de 45 hp Continental de cuatro cilindros y 907 kg de peso, casi la mitad del peso máximo de las especificaciones. Tras pasar las pruebas, el Ejército fue autorizado a realizar compras en cantidad y se dirigió al Jefe Superior de Intendencia para adquirir 1 500. En marzo de 1941, Bantam recibió un contrato de 1.75 millones de libras para la adquisición de 1 500 vehículos de serie del Modelo 40, pero el general mayor E.B. Gregory se resistió a entregar toda la producción a la Bantam, describiéndola como una «pequeña compañía de escasa importancia y sin capacidad productiva». Como Willys y Ford habían mostrado entretando considerable interés en fabricar tal vehículo y disponían por entonces de prototipos, el Cuerpo de Intendencia permitió la cesión del contrato a Bantam en noviembre y enseguida realizó similares cesiones a Willys y Ford. Por lo tanto, en julio de 1940 Willys-Overland recibió un pedido por 70 vehículos de preserie, denominados por entonces como «Quad». El primer vehículo completo fue entregado al Ejército estadounidense en noviembre de 1940. Willys rediseñó al «Quad» para reducirle peso, resultando el modelo MA, de los que se construyeron 1 500 a partir de noviembre. Ford entregó su propia versión denominada «Pygmy», en noviembre también, y recibió un contrato de millón y un cuarto de dólares en diciembre para fabricar otros 1 500 vehículos de un tipo ligeramente mejorado (designado GP). Tras rigurosas pruebas de los *jeep* de Bantam, Willys y Ford, se revelaron fallos estructurales en los tres y tuvieron que recibir numerosos cambios, siendo seleccionado el modelo de la Willys como el mejor de los tres al tener que adoptar menores modificaciones y siendo designado Modelo MB. Cuando el Cuerpo de Intendencia fue autorizado para adquirir 16 000 vehículos, se realizaron pujas sobre la base de todo-o-nada. Aunque Willys ofertó el precio más bajo, por un estrecho margen, se prefirió la de la Ford y se recomendó que se le dieran la concesión a esta firma. Pero como la administración de la Oficina de Producción rechazó esta propuesta, el contrato se adjudicó a la Willys en julio de 1941.

Unos meses después, sin embargo, cuando

La robustez del* jeep *fue muy apreciada durante la campaña del desierto. En la foto, miembros de las recién formadas SAS sobre* jeep *armados con ametralladoras Vickers y Browning.

EE UU

Vehículo utilitario 1/2 tonelada 4 × 4 de *Jeep*

El desarrollo de este vehículo (y sus variantes) se describe más arriba. El *jeep* era un automóvil de apariencia convencional con un chasis tipo Midland Steel escalonado con la estructura soportando la mayoría de sus componentes: el motor y la caja de cambios, carburador, distribuidor y radiador al frente; al conductor y a su acompañante con el salpicadero en el centro; y el asiento corrido trasero detrás. El motor era un Willys 441 ó 442 «Go-Devil» de cuatro cilindros lineales (con cabeza en L) que desarrollaba 60 bhp, mientras que la transmisión comprendía una caja de cambios manual Warner Gear Modelo T-84-J de tres velocidades sincronizadas (en segunda y en directa) con una transferencia multiplicadora Spicer Modelo 18 que proporcionaba seis velocidades hacia adelante y dos hacia atrás. El conductor disponía de un volante de eje frontal con posibilidad opcional de dirección a dos o cuatro ruedas. Tenía provisión para toma de potencia en la parte trasera de la caja de cambios. Llevaba juntas de cruceta en U en los árboles cardánicos para transmitir la tracción del eje delantero al trasero. La dirección se realizaba mediante varillas gemelas. El sistema eléctrico comprendía una batería de seis voltios. El equipo para el desierto consistía en un depósito de compensación para el radiador, un compresor de aire asistido, un indicador de temperatura del aire de los neumáticos, un radiador de aletas de cobre de 7,6 cm y un filtro de gasolina para minimizar la pérdida de vapores.

Características

***Jeep* utilitario 4 × 4 de 1/2 tonelada**
Dimensiones: longitud 3,33 m; anchura 1,57 m; altura 1,14 m hasta la capota.
Peso: neto 1 247 kg.
Planta motriz: un motor de gasolina Willys 441 ó 442 «Go-Devil» de cuatro cilindros en línea desarrollando 60 bhp.
Transmisión: caja de cambios manual Warner Gear T-84-J con tres velocidades sincronizadas que proporcionaban seis marchas hacia adelante y dos hacia atrás.
Neumáticos: 6,0 × 16 exacapa.

En Dunquerke se perdieron muchos de los vehículos británicos que tuvieron que ser reemplazados por otros de origen norteamericanos. En la fotografía, el general Montgomery en uno de los primeros* jeep *llegados a Gran Bretaña.

Willys se mostró incapaz de cumplir las entregas previstas, se tuvo que recurrir a otra compañía. De esta forma la Ford recibió la oferta de fabricar el vehículo de la Willys, de acuerdo con su exacto diseño. Willys envió copias de los planos del *jeep* y durante toda la guerra ambas firmas fabricaron centenares de automóviles con intercambiables. Entre las dos fabricaron 639 245 vehículos (de ellos 277 896 la Willys) y ambas firmas compraron asimismo los materiales a los mismos proveedores: las estructuras a Midland Steel, las ruedas a Kelsey Hayes y los ejes y las cajas de cambios a Spicer. El modelo fabricado por Ford fue designado como GPW.

Durante la segunda guerra mundial se realizaron continuas mejoras que causaron numerosas modificaciones y también se expidieron requerimientos para que funcionasen bajo severas condiciones climáticas (desierto, Frente Oriental, el Lejano Oriente), siendo muchos los empleos en los que se vio involucrado el *jeep*.

Desde su desarrollo inicial el *jeep* fue montado en cadena en 26 fábricas distintas. En 1950 evolucionado al Modelo MC, designado como Utilitario, 4 × 4, de un cuarto de tonelada, M38. Se produjeron más de 60 000 antes de finales de 1952 y fue utilizado ampliamente en Corea. En abril de 1953 la Willys fue absorbida por la Henry J. Kaiser Industrial Interests, convirtiéndose en la Kaiser Jeep Corporation. Los *jeep* de la serie CJ fueron desarrollados a partir de entonces, entre ellos el CJ-3B (Utilitario, de un cuarto de tonelada, 4 × 4 M606), el CJ-5 (Utilitario, de un cuarto de tonelada, 4 × 4, M38A1) y el CJ-6 (Utilitario, de un cuarto de tonelada, Ambulancia, 4 × 4, M170). El actual modelo del Ejército estadounidense es el Utilitario, de un cuarto de tonelada, 4 × 4, M151 (Mutt), diseñado por la Ford, siendo un completo rediseño e incorporando numerosos adelantos de la ingeniería moderna.

Variantes

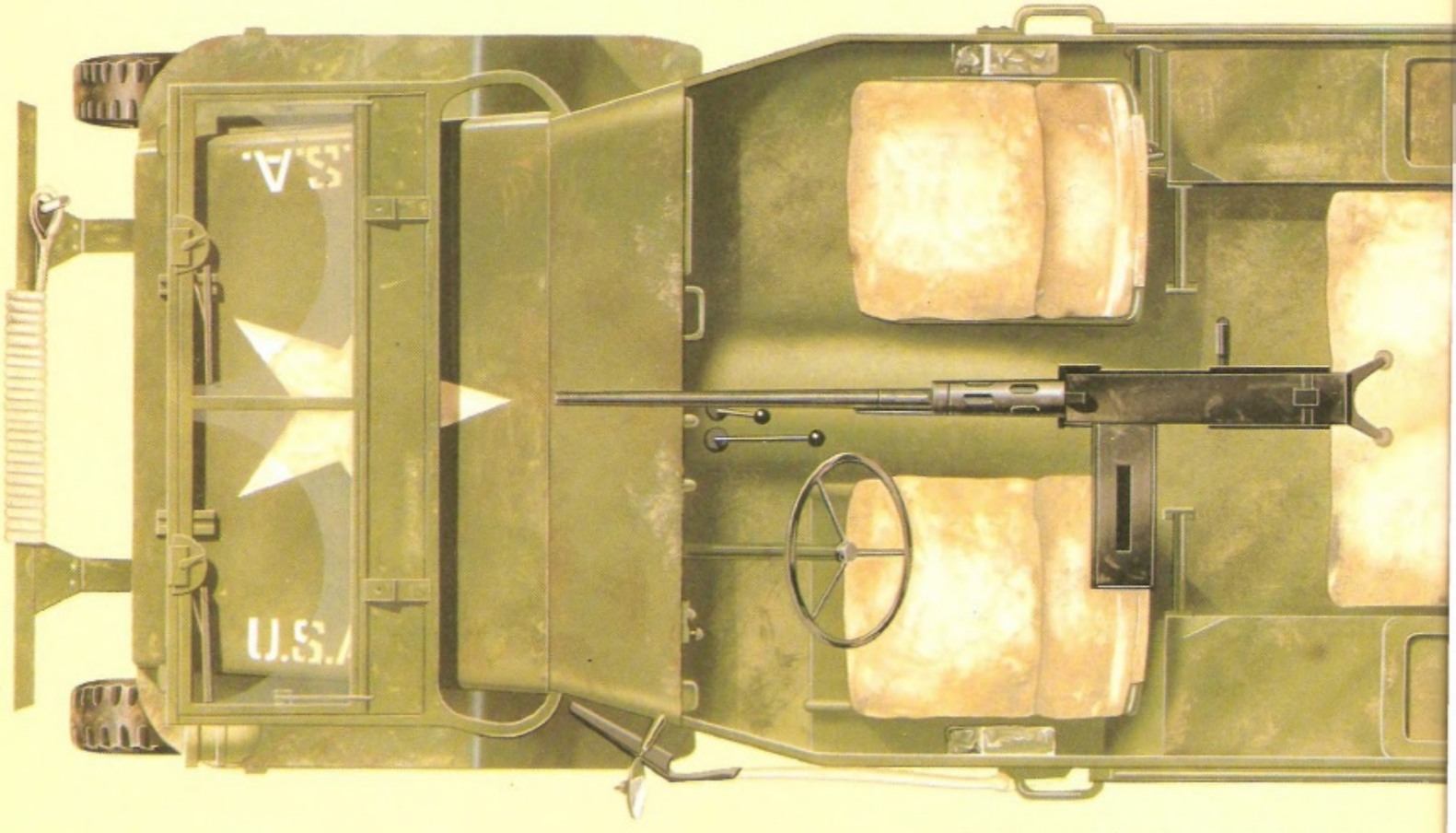
El *jeep* estaba destinado a servir en tareas de reconocimiento y enlace, pero enseguida se mostró adecuado para cualquier tipo de trabajo. Por ejemplo, podía ser transportado por un planeador remolcado Airspeed Horsa de la RAF. En 1943, Nuffield Mechanization & Aero Ltd, en Gran Bretaña, produjo una versión especial aerotransportada llamada el Para Jeep, con sólo dos asientos y una nueva localización de la batería, del limpiaparabrisas, del filtro de aceite, reservas del líquido de frenos y bocina. Willys fabricó el «Stripped Jeep», comúnmente conocido como el «Gipsy Rose Lee» para poder ser aerotransportado. Vehículos similares fueron construidos por Chevrolet, Kaiser y Crosley, pero ninguno de estos tipos especiales aerotransportados fue fabricado en serie al demostrar el *jeep* ordinario capacidad para ser aerotransportado. Los británicos desarrollaron un remolque especial aerotransportado (Trailer, de 10 quintales de dos ruedas, peso ligero, Tipo GS) para incrementar la capacidad de transportar armamento pesado en unidades paracaidistas. La combinación podía transportar hasta ocho hombres.

«Vinegar Joe» Stillwell estuvo al mando de las fuerzas norteamericanas en China y Birmania, uno de los frentes menos conocidos. En la foto Stillwell, con una carabina en las manos y en el jeep delantero, cruza un río en Birmania.

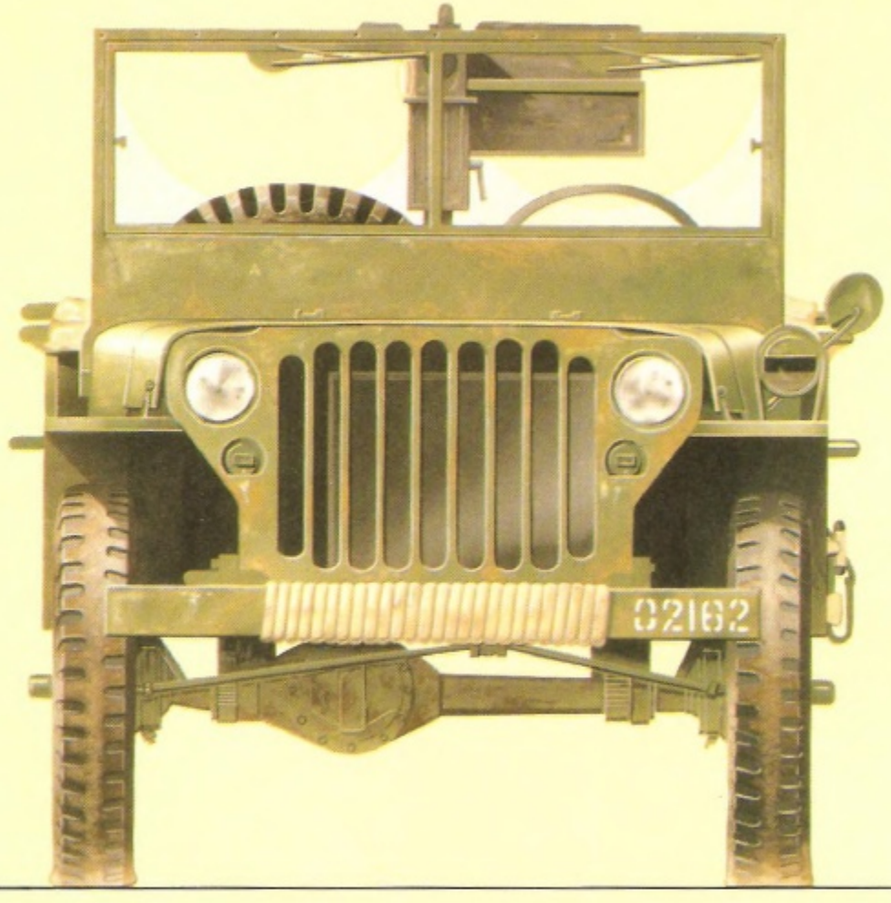
El *jeep* fue utilizado, asimismo, en cometidos diversos, mando, comunicaciones radiotelegráficas y recuperación transporte. Tanto en los Ejércitos norteamericano como británico se utilizaron versiones de reconocimiento y fueron de interés los vehículos armados utilizados por el SAS (Special Air Service, Servicio Aéreo Especial) y el LRDG (Long Range Desert Group, Grupo de lar-

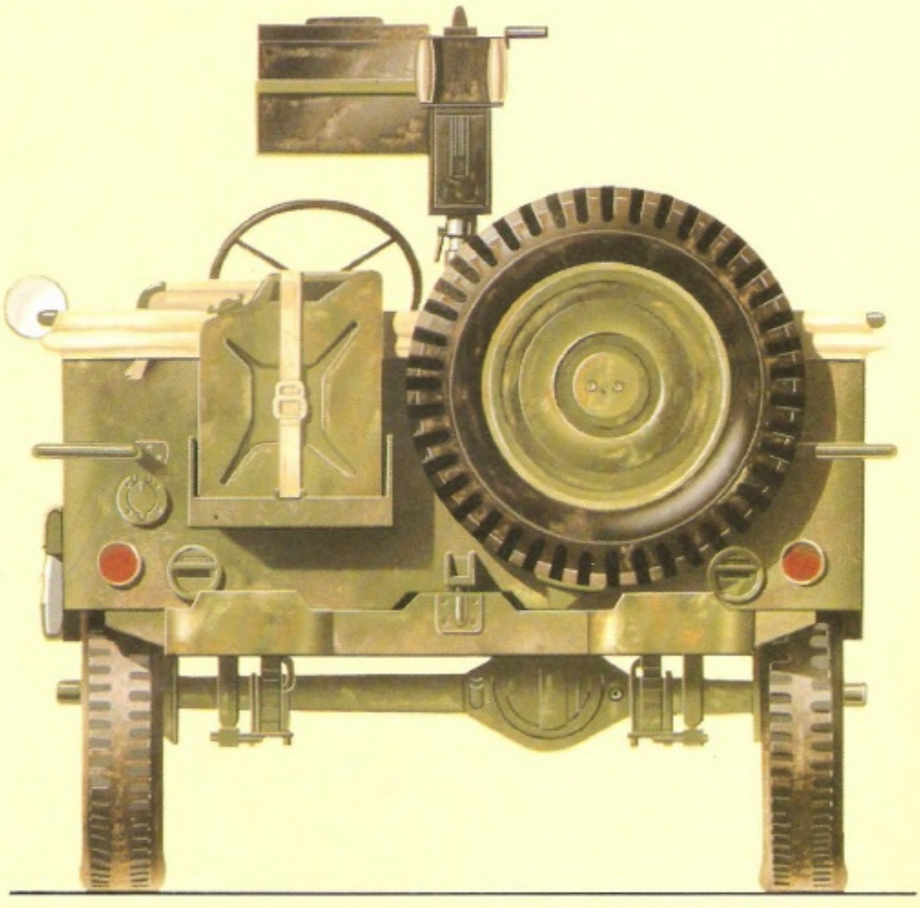
Los jeep fueron utilizados en toda clase de cometidos y durante 1944-45 algunos fueron dotados con lanzadores de cohetes de 4,5 pulgadas parecidos a los Katiuska soviéticos.

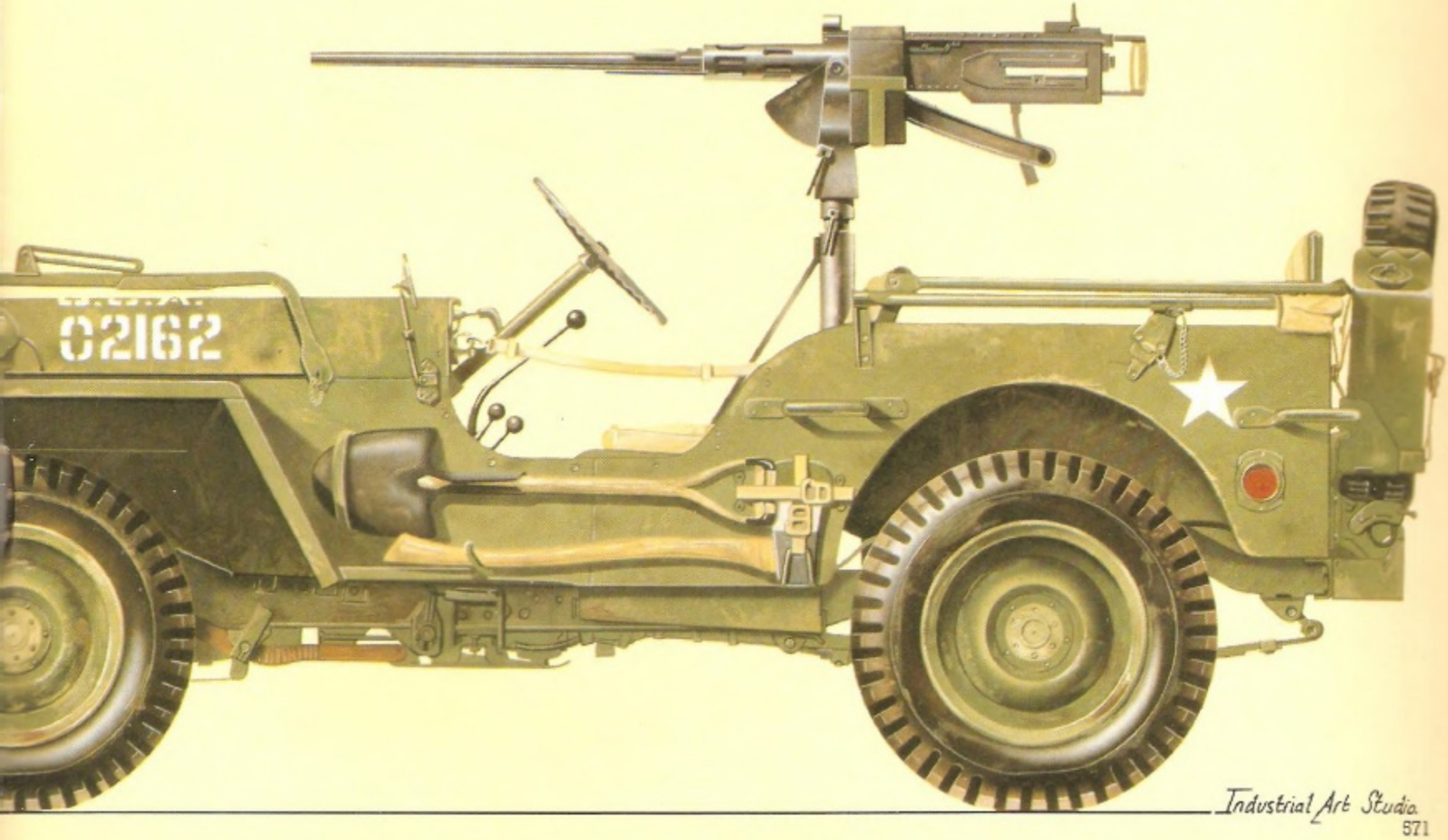
Imperial War Museum



Al producirse la invasión aliada de Europa, los jeep *ya eran utilizados en una amplia variedad de misiones, muchas de las cuales ni siquiera habían sido previstas por sus diseñadores. Se usó en combate, con la instalación de la potente ametralladora Browning M2HB de 12,7 mm que hacía del* jeep *un adversario temible.*






02162

El *jeep* en acción

Imperial War Museum

Imperial War Museum

Arriba. Jeep *británicos en Egipto en agosto de 1942. La tracción a las cuatro ruedas le hacía muy maniobrable en terreno abrupto.*

Abajo. Abril de 1944: tropas australianas y nativas de Nueva Guinea realizan un reconocimiento en Holandía, al norte de Nueva Guinea. El general MacArthur desembarcó en esta zona durante la última etapa de la campaña del Sudoeste del Pacífico.

Imperial War Museum

Arriba. Una de las tareas más inusuables del jeep *fue su capacidad de circular por la vía férrea. En los costados pueden verse las ruedas normales listas para el cambio.*

Izquierda. El jeep *servía incluso para dar potencia motriz a cualquier pequeña máquina-herramienta. En la foto una sierra mecánica, iniciativa realizada en el hospital de campaña del 5.º Ejército en Italia en 1944.*

Imperial War Museum

go Alcance del Desierto). Estos vehículos fueron despojados de todo el equipo innecesario para poder admitir accesorios especiales, armamento, combustible, bidones de agua, etc. Los del LRDG en particular, realizaron innumerables incursiones sobre las columnas de aprovisionamiento del Afrika Korps y jugaron un papel muy importante al reducir su combatividad por limitación de suministros (sobre todo de combustible). Tanto el LRDG como el SAS llevaban ametralladoras instaladas, normalmente una combinación de Browning pesadas de 12,7 mm y de Vickers K. Los tanques de combustible fueron agrandados (la capacidad del depósito era normalmente de unos 136 litros).

El Ejército británico convirtió algunos *jeep* en Royal Signals Line-Laying Vehicles (vehículos de tendido de líneas): normalmente el cable era recogido en la parte trasera por un solo tambor, y se llevaban a menudo cuatro ruedas de repuesto alojadas sobre el frontal. El *jeep* también podía montar un cañón sin retroceso y un lanzador de cohetes múltiple. Un enganche en tandem hacía posible que dos *jeep* pudieran actuar como remolcadores de emergencia de una pieza de artillería pesada. Se desarrolló un equipo de vadeo, consistente en un tubo extensible de «toma de aire» apoyado entre el motor y el parabrisas y una extensión para el tubo de escape en la parte trasera. Esto capacitaba al vehículo para vadear un río de hasta 1,83 m de profundidad, lo que le permitía participar también en los desembarcos. Todos los ejércitos aliados utilizaron el *jeep* durante la segunda guerra mundial, incluyendo a la URSS que fabricó además su propio «*jeep*» el GAZ-67B.

Los *jeep* también fueron muy usados como ambulancias de primera línea. Se realizaron conversiones de este tipo en EE UU, Gran Bretaña, Canadá y Australia y existieron variantes con dos, tres y cuatro literas. Desde finales de 1943 todos los *jeep* montados en Gran Bretaña fueron dotados con un juego de cubos montados en las cuatro esquinas de la estructura principal que podían sostener una estructura tubular capaz de llevar tres camillas. La versión de cuatro literas tenía un toldo de lona y llevaba las camillas situa-

Imperial War Museum

Los jeep *también acompañaron a las tropas aerotransportadas en Normandía. Una unidad de asalto se entrena en la carga de un* jeep *en un planeador Horsa, en abril o mayo de 1944.*

Imperial War Museum

Arriba.En la frontera belga con Alemania. Incluso en las últimas fases de la guerra, las tropas tenían que mantenerse constantemente alertas ante la posibilidad de ser blanco de los francotiradores nazis.

Abajo.El general MacArthur prometió volver a las Filipinas y lo hizo. En la fotografía, al regreso de una ceremonia en la isla de Leyte en la que había condecorado al Mayor Dick Bong, el mayor as *aéreo norteamericano de la segunda guerra mundial.*

Imperial War Museum

Arriba.Un jeep *desembarca en Nueva Guinea para tomar parte en la operación Holandia. Junto a él se observa el casco de un buque de desembarco repleto de combatientes que esperan para atacar las bases fortificadas japonesas.*

Imperial War Museum

Imperial War Museum

Derecha.Bretteville l'Orgueilleuse, un pueblo de Normandía, el 21 de julio de 1944. A pesar de la lluvia y las inundaciones, el avance continúa. Todavía queda por delante el duro y sangriento invierno.

das en dos hileras completamente sobrepuestas.

La versión anfibia producida por Ford y designada GPA (General Purpose Amphibious, anfibio de usos generales), estaba basado en el chasis estándar del *jeep* pero tenía una carrocería tipo barca diseñado por Sparkman Stephens de Nueva York. Todo el diseño era de Marmon-Herrington, la propulsión acuática se efectuaba mediante una hélice que funcionaba a través de la transmisión, el GPA pesaba algo más de 544 kg que la versión terrestre. Se le colocó un cabrestante impulsor en el capó delantero y se le añadió una hoja extra a cada ballesta de suspensión para soportar el peso extra. La producción en masa de Ford comenzó en setiembre de 1942 y el vehículo fue denominado como *Amphib* o *Seep* (Seagoing Jeep, *jeep* marítimo). El *jeep* anfibio también fue suministrado a los soviéticos y tras la guerra, estos adaptaron el diseño, utilizando el chasis 4 × 4 del GAZ-69, normalizándolo como el MAV (GAZ-46). Se intentaron otras numerosas ideas para hacer flotar al *jeep* pero ninguna fue tan convincente como el *seep*.

Hubo una conversión especial para poder transitar por los raíles del tren mediante la sustitución de las ruedas convencionales por plantas ferroviarias. Este modelo fue utilizado ampliamente en el Extremo Oriente.

Un desarrollo experimental temprano fue el automóvil explorador parcialmente blindado T-25 construido sobre el chasis MA de Willys. Tenía una plancha de blindaje alrededor del comportamiento del motor y otra sustituyendo al parabrisas con ranuras de visión y montajes para armas ligeras.

El Tribunal de Armamento norteamericano desarrolló por su parte varias armas SP (autopropulsadas) utilizando el *jeep* o modificaciones de éste. También se desarrollaron diversas versiones semiorugas como tractores de nieve. El T-26E4 fue estandarizado como tractor de nieve, M7. El tractor de nieve T28 *Penguin jeep* tenía orugas de caucho y *bogie* de ruedas en vez de ruedas traseras. El T29 era idéntico pero con un chasis más pequeño y algunas veces se sustituyeron las ruedas frontales por esquíes.

Imperial War Museum

Cañones contracarro M3 de 37 mm alineados detrás de sus jeep *para una revista en Egipto. En 1942, cuando se tomó esta fotografía, el cañón ya estaba completamente anticuado.*

GRAN BRETAÑA

Camión 4 × 2 de 8 quintales FFW Humber

Poco antes del estallido de la guerra en 1939 el Ejército británico se encontraba inmerso en un programa intensivo de mecanización, dentro del cual se habían clasificado diversos vehículos según sus funciones. La segunda clase era de camiones de 8 quintales destinados a misiones de servicios generales (GS) y de FFW (Fitted For Wireless, equipado para radiotransmisiones). Estos camiones de 8 quintales, tanto con tracción a dos como cuatro ruedas, fueron fabricados en cantidades considerables desde un poco antes de la guerra, pero fueron provisionalmente retirados de la producción al intentarse un sistema que racionalizara y redujera el número de modelos en servicio. Las clases de 5 quintales y 15 quintales podían realizar cualquiera de las misiones asignadas a los camiones de 8 quintales. Estos vehículos fueron fabricados por Ford, Morris y Humber. De apariencia similar, tenían carrocerías desmontables del tipo caja con asientos para tres pasajeros (dos en el frente y otro en el lado izquierdo) y capotas desmontables, aunque la versión de radiotransmisión sólo tenía dos asientos. El camión Humber de 8 quintales de la primera serie empleaba el chasis del modelo civil Humber Snipe de 1939 con rejillas en el lado del capó. El camión 4 × 4 de 8 quintales FFW incorporaba el equipo n.º 11 de transmisiones, un tablero para mapas y otros accesorios necesarios para las misiones de mando.

Características

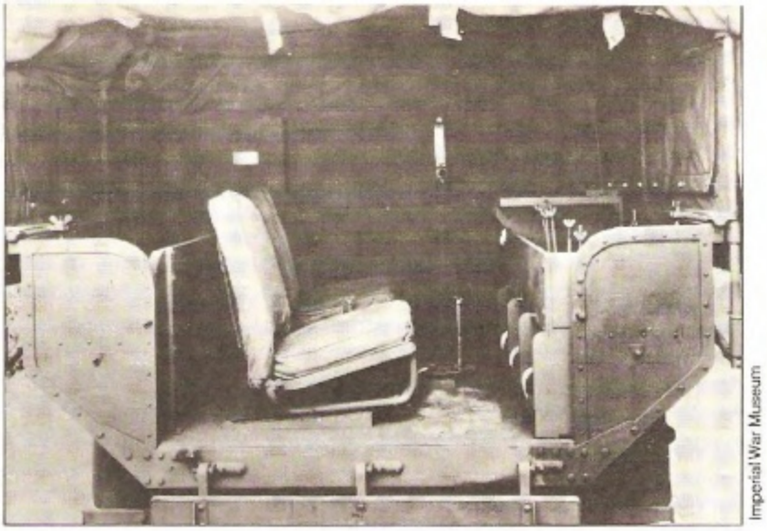
Camión 4 × 2 de 8 quintales FFW Humber

Dimensiones: longitud 4,44 m; anchura 1,96 m; altura 1,89 m; distancia entre ejes 2,84 m.

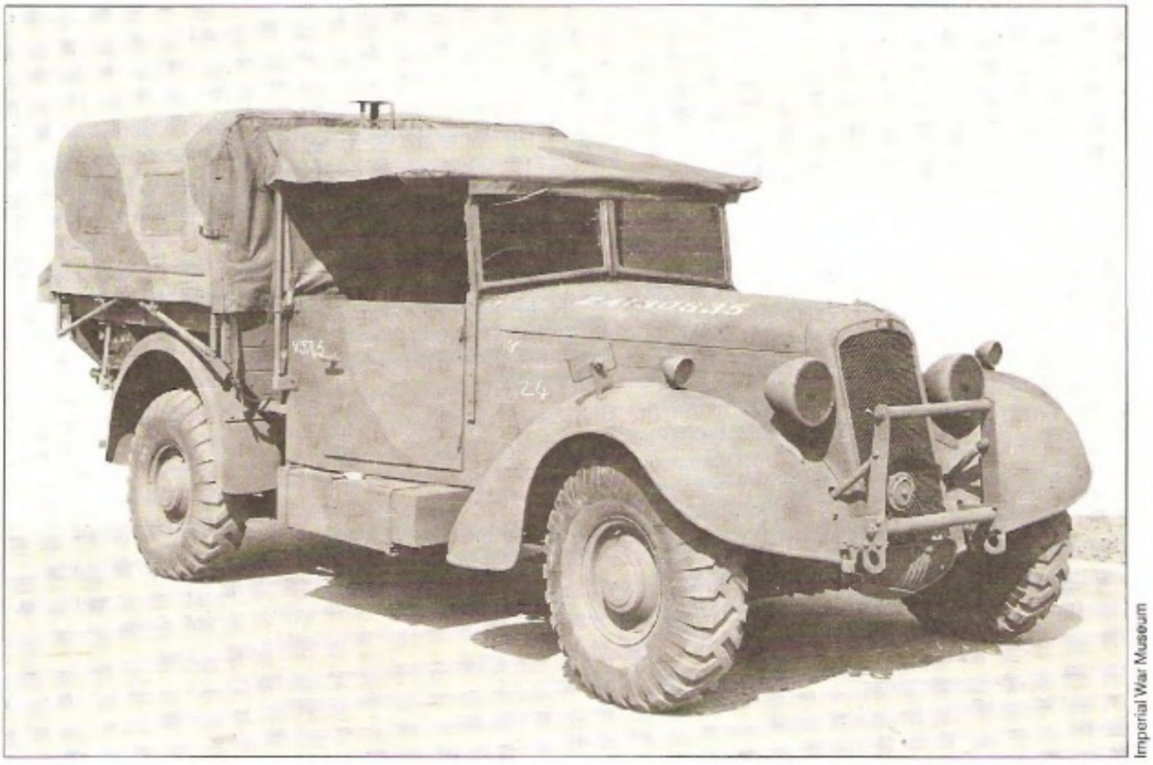
Las primeras versiones de serie del camión Humber de 8 quintales estaban basadas en el chasis del camión Humber Snippe Saloon y pueden identificarse por las ranuras en los laterales del capó. Más tarde estas serían omitidas, como evidencia la fotografía.

Peso: neto 1 769 kg.
Planta motriz: un motor de gasolina Humber de seis cilindros en línea desarrollando 85 bhp.
Transmisión: caja de cambios manual con cuatro marchas hacia adelante y una hacia atrás.
Neumáticos: 9,00 × 13.

Derecha.El Humber FFW (Fitted for Wireless, equipado para radiotransmisión) era un camión 4 × 2 de 8 quintales con asientos para dos telegrafistas en la caja. Esta se podía separar para ser utilizada como estación de radio o como centro de mando.



Imperial War Museum



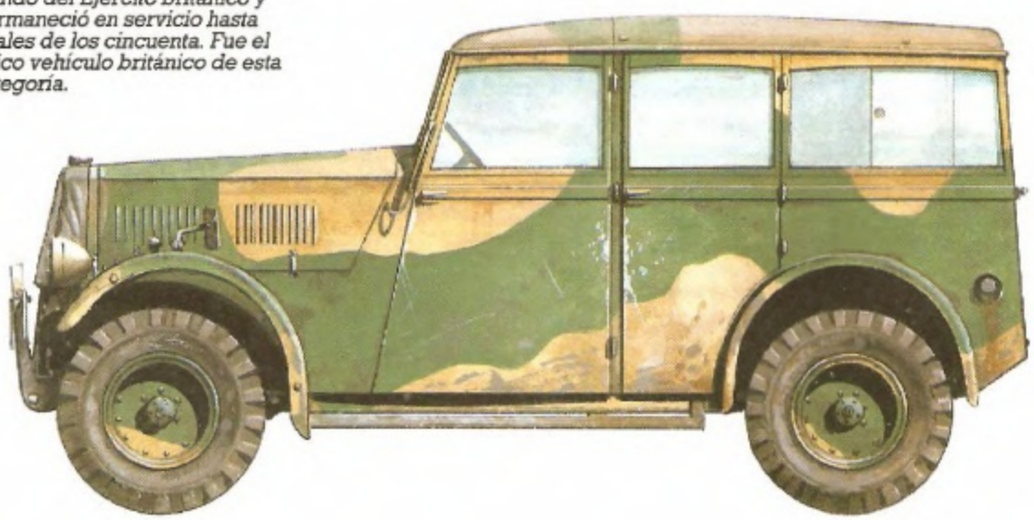
Imperial War Museum

GRAN BRETAÑA

Automóvil pesado utilitario 4 × 4 (FWD) Humber

Junto con el utilitario pesado Ford 4 × 2, el automóvil utilitario pesado Humber fue el vehículo ligero básico de mando y plana mayor del Ejército británico durante la segunda guerra mundial en todos los niveles de mando. Apodado Humber «Box» (caja), fue el único automóvil británico con tracción a las cuatro ruedas y comenzó su producción en mayo de 1941, continuando durante toda la guerra. Ampliamente usado, permaneció en servicio hasta finales de los años cincuenta. La cabina y la carrocería eran integrales y de construcción en acero, y los últimos modelos fueron dotados con cubierta deslizante. La carrocería disponía de seis asientos, en su interior, cuatro principales y dos provisionales desmontables en su parte trasera que podían abatirse para ampliar la capacidad de carga. Detrás de los asientos delanteros se situaba un tablero para mapas, tenía dos puertas abisagradas a cada lado con una puerta doble en la parte trasera. Por su parte, los guardabarros delanteros, la rejilla del radiador y el capó eran idénticos a los del chásis del Humber 4 × 4 de 8 quintales. Durante las operaciones en el desierto este

El utilitario pesado Humber, de tracción a las cuatro ruedas, fue el automóvil básico de plana mayor y mando del Ejército británico y permaneció en servicio hasta finales de los cincuenta. Fue el único vehículo británico de esta categoría.



vehículo fue modificado, reemplazándosele el techo por una capota de lona desmontable.

Características
Automóvil pesado utilitario 4 × 4 (FWD) Humber
Dimensiones: longitud 4,29 m; anchura 1,88 m; altura 1,96 m; distancia entre ejes 3,75 m.
Peso: neto 2 413 kg.
Planta motriz: un motor de gasolina Humber 1-L-W-D-408 de seis cilindros en línea, desarrollando 85 bhp.
Transmisión: caja de cambios manual con cuatro marchas hacia delante y una hacia atrás con dos velocidades auxiliares.
Neumáticos: 9,25 × 16.

Dotado con tablero plegable para mapas, el utilitario pesado Humber se utilizó como automóvil de plana mayor. Algunos disponían de capotas plegables para misiones en África. Otros llevaban techos deslizantes.

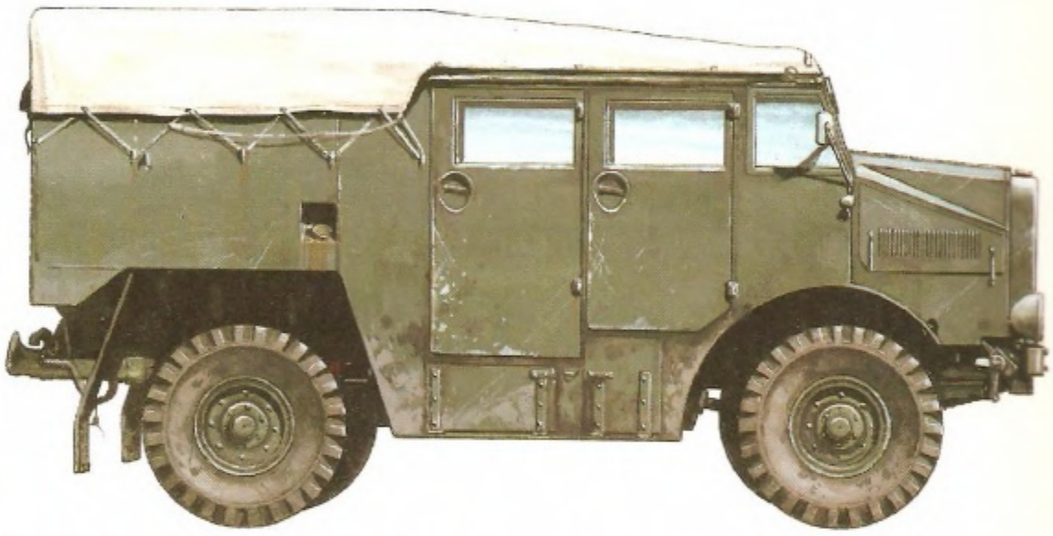
Imperial War Museum

GRAN BRETAÑA

Tractor de artillería 4 × 4 Morris C8

La compañía Morris produjo toda clase de vehículos para el Ejército británico, siendo uno de los más satisfactorios el tractor de artillería Morris C8 (popularmente conocido como «Quad»). Introducido en 1939, este vehículo disponía de tracción a las cuatro ruedas y estaba equipado con un cabestrante de 4 toneladas con accionamiento desde la caja de transferencia. Tenía una característica carrocería de tipo «escarabajo» y remolcaba normalmente un cañón/obús de 18 ó 25 libras. Los vehículos construidos para remolcar cañones tenían las mismas características que los armones de caballerías de artillería de campaña a los que habían sustituido, además de buenas prestaciones de todo terreno, asientos para los artilleros y suficiente capacidad de estiba para el equipo y la munición. Eran conducidos siempre por artilleros. Tenían acomodo para el conductor, jefe de pieza artillera y cinco servidores. El modelo final, introducido en 1944, disponía de una nueva carrocería con techo abierto y capota de lona encerada. Destinado como vehículo de remolque del cañón contracarro de 17 libras y el obús/cañón de 25 libras, llevaba ahora asientos para ocho hombres incluyendo el conductor. Disponía de dos puertas a cada lado. En la parte trasera de la carrocería se instalaron soportes para municiones de todos los tipos normalizados utilizados por la artillería británica. Este vehículo permaneció en servicio hasta los años cincuenta. El modelo original estaba provisto de un motor de gasolina Morris de cuatro cilindros y una caja de cambios con cinco marchas hacia delante y una hacia atrás, con tracción a las cuatro ruedas. Sin embargo, cuando se introdujo la versión C8 Mk III se podían desembragar la tracción a las cuatro ruedas excepto en la primera marcha y marcha atrás.

La Morris fue una de las fábricas que construyó camiones GS y el 4 × 2 C8 fue uno de los modelos del que se perdieron más unidades en Dunquerke. Algunos fueron utilizados en el desierto. Posteriormente se mejoró con tracción a las cuatro ruedas.



Características
Tractor de artillería 4 × 4 Morris C8 Mk III
Dimensiones: longitud 4,49 m; anchura 2,21 m; altura 2,26 m; distancia entre ejes 2,51 m.
Peso: neto 3 402 kg.
Planta motriz: un motor de gasolina Morris de 3,5 litros y cuatro cilindros en línea desarrollando 60 bhp.
Transmisión: caja de cambios normal con cinco marchas hacia adelante y una hacia atrás.
Neumáticos: 10,3 × 16.

Arriba. El tractor de artillería C8 era una versión de tracción a las cuatro ruedas del camión C8. El Mk III, aparecido en 1944-45, tenía capota y carrocería de contornos cuadrados.

Imperial War Museum

GRAN BRETAÑA

Camión de 4 × 2 de 15 quintales GS Bedford MWD

Durante 1935 el Ministerio de Guerra realizó evaluaciones de varios modelos de camiones, enviando varios prototipos de Bedford Truk Division de Vauxhall Motors Ltd. Uno de ellos era una modificación del modelo civil de dos toneladas y de tracción trasera. Tras las pruebas, el vehículo fue dotado con un nuevo radiador y neumáticos más anchos. En 1936, el chasis fue modificado para aumentar la luz sobre el suelo y se le incorporó un nuevo sistema de refrigeración al motor. En 1937 se produjo sobre este mismo chasis un prototipo especial Bedford WD, con una tara de 15 quintales. La innovación más destacable fue el nuevo capó, más plano y ancho, necesario para alojar los filtros de aire extralargos especificados por el Tribunal de Mecanización Bélica. Durante 1938 se le incorporó un motor más potente. En agosto de 1939 se recibió un pedido inicial de 2 000 camiones Bedford 15 quintales, siendo los 50 primeros ejemplares construidos y destinados especialmente para remolcar el cañón contracarro de 2 libras. Originalmente, el vehículo tenía cabina abierta con parabrisas plegable y capota de lona igualmente plegable pero a partir de 1943, se fabricó con cabina cerrada de puertas laterales, con capota y ventanillas laterales en plexiglás. Al final de la guerra, Bedford había fabricado un total de 250 000 vehículos, la mayoría de este modelo. Permaneció en servicio con el Ejército británico hasta finales de los cincuenta. Aunque fue diseñado principalmente como «mula de carga» de la infantería, el Bedford GS 15 quintales fue utilizado también por todas las armas y servicios incluyendo a la Royal Navy y la Royal Air Force.

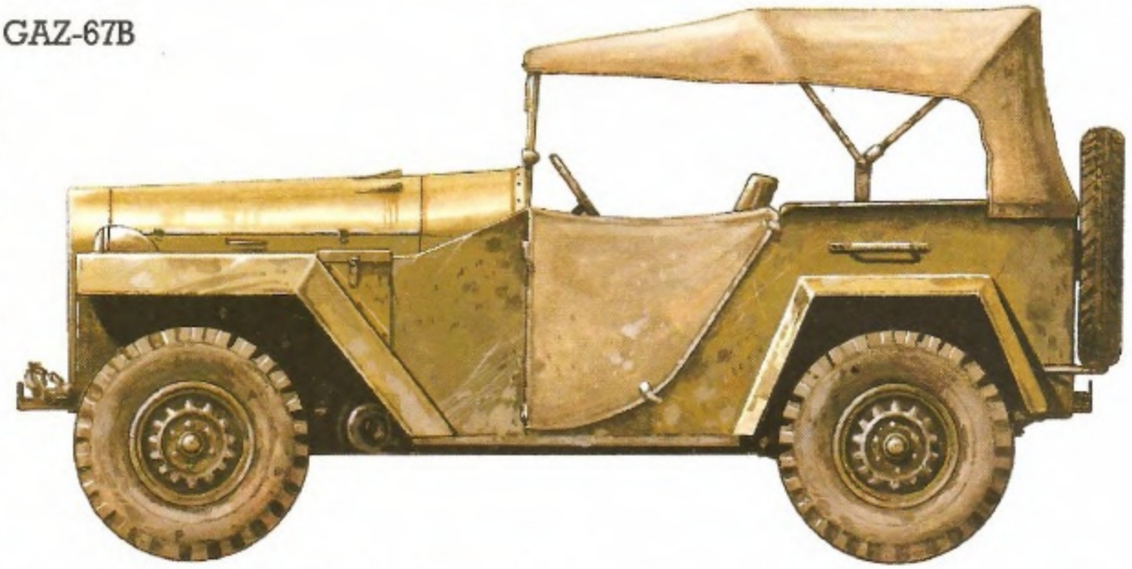
Características
Camión 4 × 2 de 15 quintales GS Bedford MWD
Dimensiones: longitud 4,38 m; anchura 1,99 m; altura 2,29 m con capota y 1,93 m sin capota; distancia entre ejes 2,51 m.
Peso: neto 2 132 kg.
Planta motriz: un motor de gasolina Bedford OHV de 3,5 litros y seis cilindros en línea desarrollando 72 bhp.
Transmisión: cuatro marchas hacia delante y una hacia atrás.
Neumáticos: 9,00 × 16.

Los camiones de la clase 15 quintales equiparon en gran número al Ejército británico, donde los números crecieron de 15 000 en 1939 a 230 000 en 1945. El Bedford MWD con carrocería GS era el modelo típico del final de la guerra, utilizado por las Fuerzas Armadas británicas.

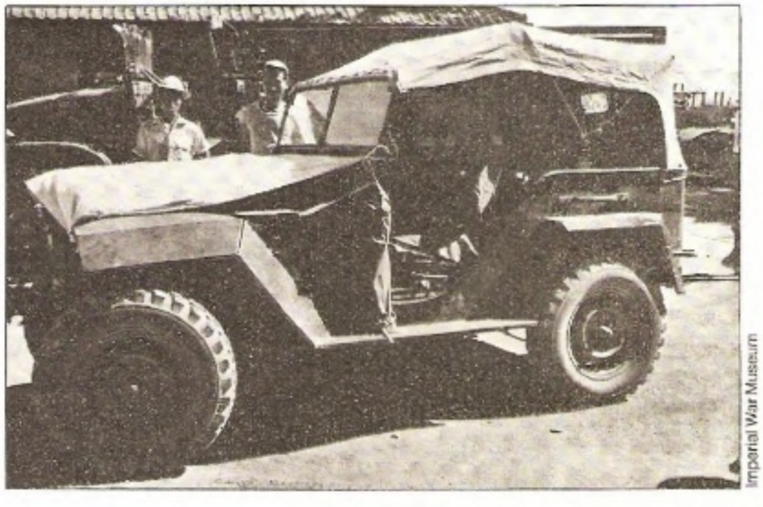
URSS

Automóvil ligero GAZ-67B

El GAZ-67 (llamado así por la Gorkiy Avtomobil Zavod, fábrica de automóviles Gorki) fue construido inicialmente en la Unión Soviética en 1943 como vehículo todo terreno para el transporte de personal y equipo ligero. Obviamente, estaba influenciado su diseño por el *jeep* Bantam norteamericano de los que la URSS recibió cerca de 20 000 ejemplares durante la segunda guerra mundial bajo la Ley de Préstamos y Arriendos. En concreto, la carrocería y la instalación de los faros eran muy similares a los del *jeep*. El vehículo estaba provisto de un motor Ford soviético (GAZ) Modelo A de cuatro cilindros en línea y válvulas laterales, mientras que las ruedas, suspensión y otros elementos automotrices eran muy similares a la de los otros automóviles GAZ con la excepción del empleo de la tracción a las cuatro ruedas. La suspensión se efectuaba mediante el uso de ballestas semielípticas. El depósito de combustible se localizaba de forma similar debajo del guardabarros. El vehículo estaba dotado con cuatro asientos y era capaz de circular a más de 90 km/h aunque comparado con el *jeep* tenía muy poca aceleración, el GAZ-67B difería del GAZ-67 original al poseer una distancia entre ejes bastante más larga (1,85 m contra 1,27 m). Este último modelo fue muy utilizado en Indochina y en Corea. Su producción cesó en 1953, siendo sustituido por el GAZ-69A, bastante mejor y de mayor tamaño. Esta clase de vehículos ligeros fueron muy utilizados por las divisiones aerotransportadas soviéticas.



Arriba. Fabricado en 1943 en Gorky, el GAZ-67 estaba influenciado por los primeros jeep, de los que la URSS recibió 20 000 suministrados por EE UU. Simple, pero algo tosco, el GAZ-67 tenía sin embargo excelentes cualidades todoterreno.



Derecha. El GAZ-67B fue muy utilizado en Corea, donde se capturó el vehículo de la fotografía. En 1953 este tipo de vehículos ligeros fue sustituido por el GAZ-69, modelo bastante mejorado.

Imperial War Museum

Características
GAZ-67B
Dimensiones: longitud 3,34 m; anchura 1,68 m; altura 1,70 m; distancia entre ejes 1,85 m.
Peso: neto 1 220 kg.
Planta motriz: un motor de gasolina GAZ de 3,28 litros y cuatro cilindros en línea desarrollando 54 bhp.
Transmisión: caja de cambios normal con cuatro marchas hacia adelante y una hacia atrás.
Neumáticos: 6,50 × 16 ó 7,00 × 16 (métrico).

Condiciones desérticas e invernales

La segunda guerra mundial fue un conflicto global y como tal, los fabricantes debieron preparar sus productos para soportar las altísimas temperaturas del desierto y las muy bajas de la URSS. Por si fuera poco, el terreno podía variar tanto como la temperatura.

Las inmensas dificultades a las que se vieron enfrentados los fabricantes de vehículos de la segunda guerra mundial fueron una tarea ingente: tuvieron que diseñar vehículos capaces de circular por todo tipo de terrenos, vadear ríos, ser manejados por conductores novatos e inexpertos, fabricados en grandes cantidades bajo condiciones de bombardeos o de escasez de materiales y además debían superar las condiciones climáticas más opuestas, desde las estepas rusas a los vastos desiertos norteafricanos o desde las densas junglas del Lejano Oriente a los embarrados campos europeos. A veces tenían que operar en condiciones de intenso calor y con gran escasez de agua, con líneas de suministros muy distanciadas y atacados por el efecto abrasivo de la arena del desierto. Otras, las condiciones de temperaturas eran muy inferiores al cero, donde la grasa se helaba y se convertía en una masa sólida, o en medios ambientes donde los insectos atacaban los cables eléctricos y la humedad corroía el metal. A medida que progresaba el conflicto y se obtenía más experiencia, los vehículos se fueron haciendo más seguros y mejor adaptados a estas duras condiciones climáticas. Para algunas naciones los problemas eran menores: por ejemplo, Japón, que no combatía en áreas donde las temperaturas descendieran por debajo de cero o en desiertos de gran extensión. Sin embargo, para otras, en concreto EE UU y Alemania, los requisitos abarcaban los extremos más distantes, Estados Unidos combatía duramente contra Japón y aunque en el Pacífico no existían zonas con temperaturas bajo cero, estaba suministrando ingentes cantidades de material a la URSS, que sí luchaba con tales condiciones. Al mismo tiempo, los alemanes, tenían que enfrentarse a todo tipo de condiciones y la incapacidad para afrontarlas adecuadamente fue un factor de gran influencia en su derrota final.

Condiciones desérticas (Aliados)

En general, los británicos, las tropas de la Commonwealth y las de EE UU utilizaron buenos vehículos en el desierto. El efecto de la estandarización se mostró aquí decisivo porqué los vehículos operaban en una condición logística de casi total independencia. Como resultado de esta estandarización, vehículos que habían sido destruidos o averiados pudieron ser canibalizados para utilizar sus componentes en buen estado y unidades motorizadas, como el LRDG o los convoyes, pudieran mantenerse en funcionamiento. Sin embargo, la principal desventaja de la estandarización, salió pronto a escena. La restricción al mínimo de los modelos significaba que «todos los huevos estaban en el mismo saco», de modo que si un modelo quedaba obsoleto, no había alternativa para sustituirlo. Afortunadamente para los Aliados, cuando esto ocurrió, no existían demasiados problemas para rectificar a tiempo. Durante los primeros meses, los británicos sufrieron enormes problemas para encontrar recipientes adecuados para contener el combustible, aceite o lubricantes e incluso el agua, pero al capturarse equipos alemanes se adoptaron los recipientes normalizados del Ejército alemán que fueron copiados y denominados «Jerry Can».

Condiciones desérticas (Potencias del Eje)

Con la excepción de las motocicletas, los vehículos empleados por los alemanes en el desierto se mostraron en general efectivos ante las rigurosas condiciones a las que fueron sometidos y mostraron también que podían ser utilizados prolongadamente. Uno de los problemas más serios durante los primeros días fue la rotura

Las Ardenas, diciembre de 1944. Frecuentemente durante ese invierno se blindaron los vehículos ligeros del Frente europeo, y se les armó con ametralladoras pesadas, una rústica pero eficaz transformación de campaña.

Imperial War Museum

Imperial War Museum

Los vehículos sufrieron un terrible castigo en el desierto, especialmente durante las incursiones del Grupo de Largo Alcance del Desierto (LRDG). Los camiones Chevrolet canadienses, simples pero robustos, desempeñaron un papel vital.

de las ballestas, sobre todo en los transportes de tropas y en los camiones. Los filtros de aire insuficientes fueron responsables de numerosas averías en los motores y carburadores de todos los vehículos: hubo que realizar un cambio en el diseño de los filtros. El Volkswagen Kübel podía franquear cualquier cosa, excepto las dunas móviles de arena, pero la arena del desierto le causaba un rápido desgaste en las cabezas de ejes y en los cabezales de la estructura a partir de 240 km. Además se encontró que las horquillas del selector y el embrague eran extremadamente débiles. Si eran bien mantenidos, los automóviles todoterreno ligeros y medios aguantaban bastante bien, pero después de 5 000-6 000 km aparecían todo tipo de problemas en los Kübel. Los camiones Opel Blitz S y Ford V8, originariamente modelos comerciales diseñados para uso en Europa, se mostraron excelentes, aunque no podían circular durante mucho tiempo por el desierto. El Opel demostró ser el mejor camión de los utilizados por los alemanes. La disposición en ruedas gemelas traseras, no fue del todo satisfactoria ya que las piedras las dañaban al introducirse entre los neumáticos. El Ford adoleció casi siempre de la rotura de las válvulas de muelles ya que el material de las espirales era demasiado duro y tan pronto como se ponían muelles nuevos, se rompían.

Condiciones invernales (Aliados)

Las fuerzas aliadas experimentaron en numerosas ocasiones condiciones climáticas invernales muy duras, aunque nunca en mayor grado que los soviéticos. La Unión Soviética habría quedado casi por completo desguarnecida de vehículos si no hubiera sido por la Ley de Préstamo y Arriendo norteamericana. Se sabe poco de la utilización por parte soviética de estos vehículos, pero dada la experiencia que tenemos de los historiadores soviéticos que han comentado ampliamente la inferioridad de los blindajes británicos y norteamericanos, la carencia de comentarios sobre los vehículos induce a pensar que la resistencia de los mismos, en su mayoría norteamericanos, tuvo que ser muy alta.

Los soviéticos, asimismo, desarrollaron un tipo especial de vehículos para condiciones extremas, llamado Aerosleigh por los Aliados, que era una furgoneta con esquíes sobre ballesta y con un motor de émbolo de un avión empujando mediante una hélice detrás. Se mostró muy útil como vehículo de reconocimiento, transporte de tropas y transporte de material bélico, siendo capaz de circular a 80 km/h sobre la nieve o el hielo.

Condiciones invernales (Potencias del Eje)

Muchos de los vehículos alemanes normalizados fueron utilizados en la URSS en condiciones extremas y se comportaron relativamente bien en ellas. El automóvil medio Kfz 12 (Steyr) era técnicamente un vehículo eficaz y bien desarrollado que se comportó muy bien. Diseñado originalmente para climas tropicales, necesitó la alteración de su sistema de refrigeración para adaptarlo a las bajas temperaturas rusas. A pesar de estos cambios, no fue del todo posible conseguir la temperatura adecuada de funcionamiento, extremo que causaba averías en el carburador y fuertes tensiones en la transmisión. Incluso con las rejillas completamente cerradas y circulando a baja velocidad la temperatura permanecía normalmente por debajo de los 40º C. El camión Opel 4 × 4 fue un completo éxito: incluso con nieve era muy maniobrable y tenía pocas averías. Sin embargo, hubo otros muchos vehículos que tuvieron problemas muy serios, tales como las averías en el embrague que causaban daños en la transmisión, roturas de los manguitos del radiador y del depósito del combustible y el bloqueo de la dirección a causa del hielo. Pero en realidad, los vehículos sin tracción en las cuatro ruedas tuvieron dificultades incluso en carreteras en buen estado.

Debe recordarse que los alemanes habían desarrollado toda una gama de vehículos semiorugas con los que suplementaban a los de ruedas y que se mostraron más eficaces que estos últimos en todo tipo de terrenos y condiciones climáticas. Su único defecto de importancia era la congelación de las ruedas de rodaje sobrepuestas (Famo) situación que inmovilizaba a estos vehículos durante las primeras horas de la mañana.

Operaciones de largo alcance en el desierto

El desierto impuso sus propias reglas a los hombres que luchaban en él. Para vencer se necesitaba un nuevo tipo de soldado. Y muchos de tales hombres hubieron de encontrarse para formar el LRDG (Grupo de Largo Alcance del Desierto).

El Long Range Desert Group (Grupo de Largo Alcance del Desierto) se formó «Oficialmente» en setiembre de 1940, aunque ya había entrado en combate meses antes. Fue una formación poco corriente que no parecía corresponder a ninguna otra y estaba compuesta por una mezcla de hombres que se habían alistado sólo para conocer el desierto norteafricano: bisoños procedentes de la vida civil o militares «malos chicos» que nunca habían asumido la disciplina militar convencional y un puñado de soldados regulares que se sentían atraídos por el tipo de guerra que había llevado Lawrence de Arabia en la primera guerra mundial.

El Long Range Desert Group no respondía a ninguna formación militar en concreto, actuando casi independientemente. No tenían otra base operacional que la de Kalbrit en la zona del Canal de Suez y cuando actuaba conjuntamente con el resto de las fuerzas británicas en el desierto se convertía fundamentalmente en una unidad de reconocimiento. Si operaba clandestinamente y con astucia sólo rara vez asumía una postura directamente hostil y por lo general solía atacar en el sitio más insospechado y allí donde pudiera hacer el mayor daño posible al enemigo. Si era sorprendido por fuerzas enemigas el LRDG estaba equipado con todo tipo de armas automáticas y sus hombres eran expertos en su uso. A pesar de ello, el reconocimiento de largo alcance era su principal cometido.

Una misión típica estaba compuesta normalmente por un pequeño número de vehículos. La unidad central de esta pequeña fuerza era un Chevrolet 4 × 4 u otro tipo de furgoneta especialmente convertida para esta función con la adición de tanques auxiliares de combustible y agua, equipos de radio y afustes para las ametralladoras. Esta furgoneta podría llevar también el armamento principal del grupo, normalmente un cañón de 20 mm italiano capturado o una ametralladora pesada. El resto del grupo lo componían *jeep* con ametralladoras pesadas Browning de 12,7 mm o Vickers K, además de los depósitos auxiliares de combustible y agua. Estos grupos realizaban sus tareas detrás de las líneas enemigas, dirigiéndose hacia el sur y penetrando por los flancos abiertos del enemigo para regresar después hacia el norte dando un enorme rodeo hacia la zona elegida. La aproximación final se realizaba normalmente de noche y las unidades se mantenían ocultas durante el día.

Con la luz diurna se realizaban las misiones de reconocimiento, recogiéndose toda clase de información militar, tales como número de carros de combate, emblemas de las unidades, tipos de aviones visibles, número de aviones en los aeródromos, etc. Al mismo tiempo se tomaban prisioneros para interrogarlos más tarde y los resultados de todos estos informes eran enviados a El Cairo por radio.

Imperial War Museum

Los carriles para la arena eran parte fundamental del equipo de cada vehículo. Este equipo les permitía atravesar terrenos muy blandos, pero su empleo era peligroso porque los hacía muy vulnerables a los ataques aéreos del enemigo, por la lentitud del desplazamiento.

No todas las actividades del LRDG fueron misiones pasivas. A partir de 1941 el LRDG actuó como parte del recién formado SAS (Special Air Service, Servicio aéreo especial), que tenía como misión principal la de realizar incursiones profundas

Dos patrullas enemigas se enfrentan en el desierto, lejos de sus bases. Las patrullas alemanas diferían de las Aliadas por utilizar semiorugas y automóviles blindados de largo alcance.

Imperial War Museum

Izquierda. Operando desde Kalbrit, en la zona del Canal de Suez, una patrulla del LRDG se prepara para realizar una misión. La misión fundamental de estas patrullas era la de obtener información vital de los efectivos enemigos. Las incursiones ofensivas sobre la retaguardia del Eje eran realizadas por el SAS con las técnicas desarrolladas por el LRDG.

Abajo. El SAS (Special Air Service) se formó en 1941 con la misión principal de realizar incursiones contra la retaguardia enemiga. Los jeep del SAS, como el de la fotografía, estaban armados con ametralladoras Browning de 12,7 mm y Vickers de operación por gas. Gradualmente, sus misiones de ataque fueron incluyendo el reconocimiento lejano y la rápida expansión del SAS absorbió al LRDG.

y rápidas sobre la retaguardia enemiga. Los hombres del SAS eran muy similares a los del LRDG y en muchas ocasiones los vehículos del LRDG sirvieron para llevar en sus vehículos a los efectivos del SAS. No todas las misiones fueron eficaces, pero algunas fueron en cambio muy espectaculares. En una ocasión el SAS se aproximó a un aeródromo enemigo y con fuego de cobertura de los LRDG, procedió a ametrallar un barracón de oficiales con sus subfusiles Thompson, mientras que otros hombres se dedicaban a destruir los aviones con granadas. Cuando partieron los SAS de este último grupo, todavía permanecía intacto un avión, pero fue averiado por un SAS que destruyó el panel de instrumentos con sus propias manos, tras agotar la munición. Poco después los dos contingentes se reunían para perderse en el desierto una vez más.

Incursiones tan espectaculares como ésta no eran muy comunes, pero tanto el SAS como el LRDG se coordinaban frecuentemente para realizar este tipo de intrusiones detrás de la retaguardia enemiga, logrando que alemanes e italianos no se sintieron nunca del todo seguros.

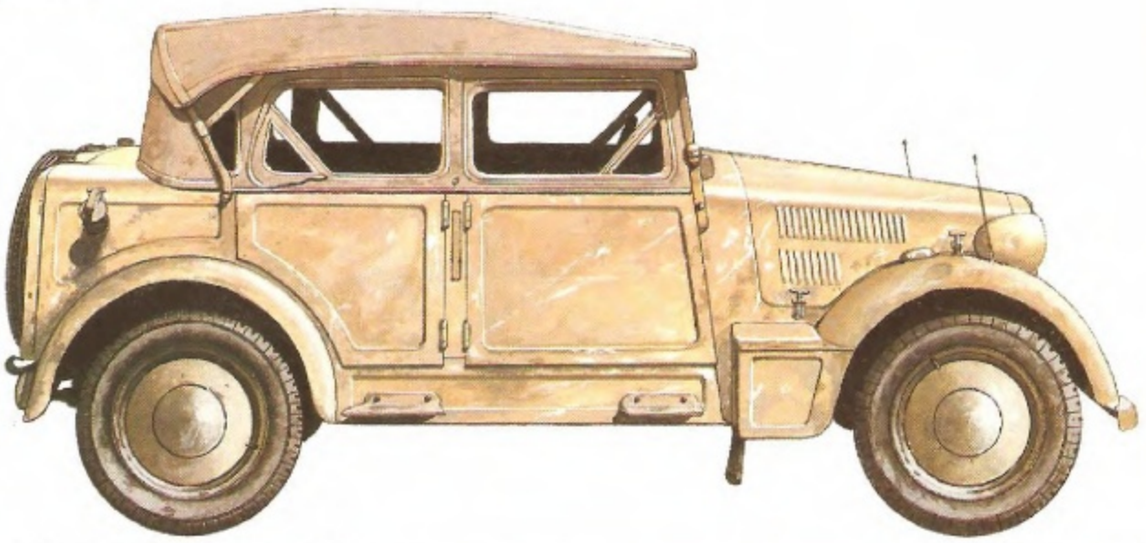
El LRDG también operó excelentemente como avanzadilla del Ejército Aliado en su aproximación sobre Tunicia, donde el terreno no era muy adecuado para sus tácticas. Sin embargo las unidades LRGD permanecieron en acción, aunque de una manera mucho más convencional que durante sus días de libertad en el desierto, y mucho más tarde el LRDG obtuvo algunos éxitos durante las campañas de Sicilia e Italia, pero, gradualmente, las unidades LRDG fueron absorbidas por las del SAS, aunque se conservaron las costumbres y el espíritu del viejo LRDG.

J.B. Ridyard.

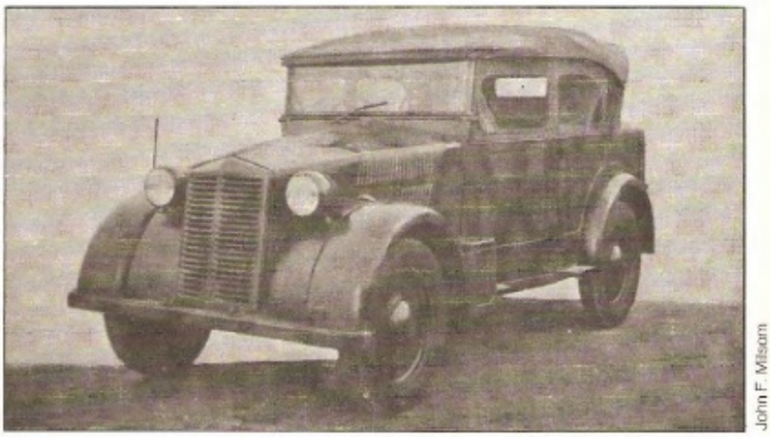
ITALIA

Autovettura Fiat 508 C.M.

La mayoría de los vehículos ligeros utilizados por las Fuerzas Armadas italianas fueron fabricados por FIAT. Donde los alemanes habían diseñado y producido vehículos para militares antes de la guerra, los italianos habían fabricado el Autovettura Fiat 508 C.M. Era clasificado como un vehículo colonial, especialmente diseñado para circular por terreno abrupto como los de África y Etiopía. También conocido como el Fiat 1.100 Torpedo Militare, el Fiat 508 C.M. fue el vehículo militar italiano más prolífico de la segunda guerra mundial. Poco antes del inicio del conflicto, Inspettorate della Motorizzacione (Inspección de Motorización) había exigido el desarrollo de un vehículo ligero, simple y robusto capaz de conseguir altas velocidades en carretera y razonables prestaciones en todo terreno, con un bajo coste de producción. Como resultado, la compañía Fiat desarrolló el Torpedo 508, desarrollado del conocido modelo civil, del que difería por su luz sobre el suelo, reducción de las relaciones de la caja de cambios y carrocería militar especial. El vehículo fue construido en grandes cantidades y varias versiones entre 1939-45, una de las cuales fue el Modelo 1100 colonial, que estaba adaptado para circular sobre arena y suelo blando.



Arriba.El Fiat 508 fue desarrollado a partir de un diseño colonial de preguerra y como la mayoría de los automóviles italianos se requirieron pocos cambios para ser utilizado militarmente en un diseño construido para las duras pistas de Libia y Eritrea.



John F. Milsom

Derecha.Basado en el famoso «Balilla», el 508 C.M. estuvo en producción entre 1939 y 1945. Era un vehículo simple, pero con razonables prestaciones todo terreno y con una alta velocidad en carretera.

Características

Autovettura Fiat 508 C.M.
Dimensiones: longitud 3,35 m; anchura 1,37 m; altura 1,57 m; distancia entre ejes 2,26 m.
Peso: neto 1 065 kg.
Planta motriz: un motor de gasolina Fiat 108C de cuatro cilindros en línea desarrollando 32 bhp.
Transmisión: caja de cambios manual con cuatro marchas hacia adelante y una hacia atrás.
Neumáticos: 5.00 × 18 (métricos).

JAPÓN

Automóvil explorador Tipo 95 (Medalla Negra Kurogane)

El Tipo 95 era un vehículo ligero de reconocimiento desarrollado tras la invasión de Manchuria, operación militar que evidenció la necesidad de un vehículo de estas características. Kurogane fabricó cerca de 4 800 unidades con diversas variaciones en la carrocería. El Medalla Negra fue el único vehículo autóctono de este tipo utilizado por el Ejército Imperial japonés. La mayoría de los restantes eran de origen norteamericano o copiados de diseños de occidentales. El motor refrigerado por aire era ideal para el clima de Manchuria y el norte de China, donde a veces se carecía de agua no contaminada y se sufrían temperaturas muy bajas. Inicialmente se detectaron fallos con la tracción a las cuatro ruedas y las juntas universales, pero pronto fueron subsanados. El vehículo fue provisto de neumáticos especiales, de gran anchura, para los terrenos más accidentados. Tenía un motor de cuatro tiempos y dos cilindros en V V-1-A-F de 1339 cc, refrigerado por aire y desarrollando 33 bhp. La relación de compresión era de 5:1 y los cilindros eran de cabeza desmontable. El encendido se efectuaba mediante un magneto de alta tensión y un generador de 12 voltios para cargar la batería, con el auxilio de un arranque de motor eléctrico de 12 voltios. La presión del aceite era mantenida por una bomba de alimentación de presión con una bomba de combustible convencional. Su depósito de combustible tenía una capacidad de 35 litros y contaba con una reserva de un tanque suplementario de unos cuatro litros. Utilizaba un embrague de plato seco. Los frenos eran mecánicos y disponían de un mecanismo de emergencia del tipo expansivo.

El automóvil Explorador Tipo 95 con tracción a las cuatro ruedas fue uno de los pocos vehículos sin blindaje utilizado por el Ejército Imperial japonés que no estaba basado originalmente en un diseño norteamericano. El «Medalla Negra» también tuvo versiones con carrocería cubierta y como camión ligero.

Características

Automóvil Explorador Tipo 95
Dimensiones: longitud 3,38 m; anchura 1,52 m; altura 1,68 m; distancia entre ejes 3,84 m.
Peso: neto 1 100 kg.
Planta motriz: un motor de gasolina de cuatro tiempos y dos cilindros V-1-A-F desarrollando 33 bhp.
Transmisión: del tipo selectivo deslizante con tres marchas hacia adelante y una hacia atrás.
Neumáticos: 18 × 6.

Australia

Australia es una de las pocas naciones del mundo actual que no padece un peligro directo de invasión o se halla involucrada de alguna manera en un conflicto armado. No obstante, Australia es un continente enorme, rico en recursos y goza de un bienestar poco usual entre las naciones del continente asiático, que lo circunda por el noroeste y el norte. Así pues, sus relativamente poco numerosas fuerzas armadas, pero que disfrutaban de alto entrenamiento, se hallan dedicadas a mantener los intereses nacionales y en capacitar a su nación para jugar un papel importante en los varios tratados y acuerdos que Australia tiene firmados. El principal de ellos es el Acuerdo de las Cinco Potencias de 1971, que implica la defensa de Malaysia y Singapur. Australia es el miembro principal de este tratado, por lo que mantiene una serie de unidades aéreas en bases en Malaysia y Singapur. Otras fuerzas de combate australianas se encuentran en el Sinaí como parte integrante del componente de la ONU y un pequeño contingente de tropas se mantiene en Papua-Nueva Guinea. Grupos de entrenamiento están estacionados en Malaysia y Singapur y existen otros en Indonesia y las Filipinas.

Las Fuerzas Armadas australianas son casi por completo de composición regular, y disponen además de una fuerza de reserva de tamaño con obligaciones de adiestramiento capaz de crecer rápidamente en número en caso de emergencia. Su equipo es moderno, pero ha sido seleccionado principalmente para afrontar las condiciones de la propia Australia más que para cumplir los requerimientos usuales de la OTAN.

Australian MoD

El único regimiento acorazado de Australia está equipado con el carro germano occidental Leopard 1A3 (conocido como Leopard AS1 en las Fuerzas Armadas australianas). Basado en Puckapunyal, al norte de Melbourne, el total de efectivos del regimiento alcanza los 103 carros Leopard.

El Ejército australiano

El Ejército australiano se divide normalmente en tres mandos (Fuerza de Campaña, Entrenamiento y Logística) y en siete distritos militares que están basados en la misma división estatal del país. El Mando de la Fuerza de Campaña incluye las unidades operacionales, siendo su principal formación la 1.ª División con sus tres brigadas: la 3.ª Brigada en Townsville, la 6.ª Brigada en Brisbane y la 1.ª Brigada en Holsworthy. La 1.ª Brigada está considerada como una formación «pesada» que reune a la mayoría de las unidades acorazadas y mecanizadas. La 3.ª Brigada es una formación «ligera», enmarcada dentro de la Fuerza Operacional de Despliegue (ODF, Operational Deployment Force) de despliegue rápido. La 6.ª Brigada es una brigada convencional de infantería y como las dos anteriores está compuesta por dos batallones. Hay varios batallones de apoyo, además de los normales de ingenieros, transmisiones, transportes y formaciones aéreas, pero sólo hay una unidad acorazada, el 1.º Regimiento Acorazado con base en Puckapunyal, al norte de Melbourne. Este regimiento está equipado con carros de combate alemanes Leopard AS1 (Leopard 1A3), de los que Australia posee 103. En su apoyo existen cinco regimientos de caballería (cuatro de ellos en reserva), un regimiento de transporte acorazado de personal y tres escuadrones independientes de reconocimiento, todos equipados con APC M113. De estos 790 M113, unos 63 han sido convertidos en vehículos de apoyo por el fuego, 48 dotados con torres Scorpion de 76 mm y 15 con torres Saladin de 76 mm.

Los tres regimientos de artillería están equipados con 34 cañones-obuses de 140 mm exbritánicos y 227 obuses de 105 mm norteamericanos, pero estos últimos están previstos que sean reemplazados por obuses M198 de 155 mm, también norteamericanos, y por cañones ligeros ROF de 105 mm británicos. Algunos de los cañones ligeros podrán ser fabricados en Australia. Existe un único regimiento de defensa antiaérea que utiliza misiles SAM Rapier y cierto número de misiles portátiles Redeye. El único regimiento de aviación utiliza aviones ligeros Pilatus Porter, además de once transportes GAF Nomad, de construcción autóctona, y una flota de 47 helicópteros Bell 206B-1. Asimismo posee una flota de 87 vehículos anfibios LARC-5.

La fuerza submarina australiana consiste en seis unidades de la clase británica «Oberon», submarinos diesel de patrulla, con base en Platypus, cerca de Sidney. En la fotografía, el HMAS Otway, uno de los ejemplares de la serie, enfila la bocana del puerto de Sydney. Su electrónica ha sido modernizada y dispone de misiles Harpoon.

Australian Mod

Las armas de la infantería incluyen los fusiles L1A1 de 7,62 mm, producidos localmente, el subfusil de diseño propio F1 de 9 mm, la ametralladora de usos generales M60 de 7,62 mm y las armas contracarro Carl Gustav de 84 mm.

Hay seis batallones regulares de infantería y 14 batallones de reserva. La mayoría de los batallones de reserva forman parte de la 2.ª División con base en Sidney y comprende dos brigadas. Una formación extra es la NORFORCE, basada en el norte del país y formada por una mezcla de unidades de reserva local y un regimiento de fuerzas especiales del ejército, el Air Service (servicio aéreo).

En total, el ejército dispone de 32 850 hombres, además de una reserva adiestrada de unos 30 000 hombres más.

La Armada Real australiana

La Armada Real australiana ha sufrido recientemente la baja de su buque-insignia, el HMAS *Melbourne*, hasta ese instante el único portaaviones de la Flota, lo que ha supuesto la pérdida de la mayoría de los escuadrones aéreos de ala fija del Arma Aérea naval. La mayoría de los aparatos embarcados en el buque insignia han pasado a la fuerza aérea o almacenados, y sólo ha permanecido en el AAF una unidad con seis Grumman S-2G Tracker y dos BAe HS 748 ECM. Los restantes aparatos del Arma Aérea de la Flota son seis helicópteros Westland Sea King usados por un escuadron de lucha antisubmarina (ASW) y una mezcolanza de 16 Westland Wessex, cuatro Bell UH-1B y cuatro Bell 206, todos ellos empleados en misio-

nes SAR (salvamento y rescate). Algunos de estos helicópteros serán reemplazados por una pequeña fuerza de seis helicópteros Aérospatiale Ecureuil y dos Sea King, aunque la mayoría deberán permanecer en servicio todavía varios años más.

Con la baja del portaaviones, y sin proyecto de sustitución, los mayores buques en servicio son tres destructores ASW de la clase «Perth» equipados con misiles guiados Standard e Ikara. La Armada dispone también de seis submarinos de la clase «Oberon» y dos modernas fragatas de la clase «FFG-7». Le siguen otras seis fragatas de la clase «River» equipadas con misiles Seacat y una flotilla de 20 lanchas patrulleras pesadas, además de un dragaminas y un minador. Para las operaciones anfibias hay en servicio seis buques de desembarco de carros de combate y un transporte anfibio de tropas. Otros buques de apoyo son dos buques escuelas, un destructor auxiliar y un buque cisterna.

Las Reales Fuerzas Aéreas australianas

El potencial principal de ataque de las Reales Fuerzas Aéreas australianas reside en dos escuadrones de ataque y reconocimiento equipados con 24 General Dynamics F-111 de geometría variable. Entre los tipos que se hallan en servicio están el F-111C (16), el F-111A (cuatro) y el RF-111C (cuatro). Asimismo disponen de 56 interceptadores Dassault-Breguet Mirage IIIO divididos en tres escuadrones. Dos de estos escuadrones están basados en Malaysia y Singapur, aunque uno de ellos será retirado al continente australiano proximamente. Algunos de los F-111 serán reemplazados como la mayoría de los Mirage IIIO, por la compra de 75 McDonnell-Douglas F/A-18A Hornet que serán entregados a la Fuerza Aérea progresivamente a partir de finales de 1984.

Las otras unidades de combate principales son dos escuadrones de reconocimiento marítimo, uno con diez Lockheed P-3B Orion y el otro con diez P-3C, aunque se han pedido otros diez P-3C para formar otro escuadrón.

Una unidad aérea poco usual es un escuadrón de control aéreo avanzado, que está equipado con seis Commonwealth CA-25 Winjeel, de construcción autóctona. Esta unidad es utilizada para apoyar las operaciones del ejército, como los otros cinco escuadrones de transporte que utilizan una gran gama de tipos de aparatos. Dos escuadrones están equipados con 24 Lockheed Hercules (C-130E y C-130H). Dos escuadrones más operan con 19 de Havilland Canada DHC-4 Caribou y cuatro helicópteros Bell UH-1B. También existe un escuadrón VIP (de transporte de personalidades) que opera con dos BAC One-Eleven, dos BAe HS 748 y tres Dassault-Breguet Mystère 20. También se incluyen en el grupo de transporte una patrulla de cuatro Boeing 707-338C, que serán pronto convertidos en aviones cisternas para reavituallar en vuelo a los F/A-18A Hornet, una vez que éstos entren en servicio. Asimismo hay otros dos escuadrones de helicópteros de usos generales con un total de 35 UH-1B/H y otro escuadrón de helicópteros de transporte medio con Boeing Vertol CH-47 Chinook. Se utilizan ocho Chinook, con otros cuatro en reserva.

Los aviones de entrenamiento son 51 NZ Aerospace CT/4 y CT/4A de entrenamiento básico, 74 Aermacchi M.B.326H de entrenamiento intermedio y avanzado y ocho polimotores de entrenamiento HS 748, además de 15 Mirage IIIOD.

Aunque no forma parte, estrictamente hablando, de las fuerzas armadas australianas, el Ministerio Australiano de Aduanas, mantiene su propia flota de diez aviones de reconocimiento marítimo GAF Searchmaster que pueden ser utilizados por la fuerza aérea en caso de emergencia.

Las fuerzas aéreas de reserva suman un total de 1 200 hombres, agrupados en ocho escuadrones auxiliares dispersos por todo el país. Las fuerzas regulares suman un total de 22 475 hombres.

Orden de batalla

Ejército
tres brigadas de infantería, cada una con dos batallones
un regimiento acorazado
un regimiento de caballería (reconocimiento)
un regimiento de transporte acorazado de personal
cuatro regimientos de artillería (dos de campaña, uno medio y otro antiaéreo)
un regimiento de ingenieros de campaña
un regimiento de construcciones militares
un regimiento de vigilancia en campaña
cinco regimientos de transmisiones
un regimiento de aviación
un regimiento de Servicios Aéreos Especiales (SAS)
un regimiento de transporte
un regimiento de transporte y apoyo aéreo

Reservas del Ejército
14 batallones de infantería
cuatro regimientos de caballería
186 unidades de entrenamiento, apoyo y logística
un batallón de comandos
una fuerza de vigilancia regional (NORFORCE)

Armada Real australiana
tres destructores antisubmarinos de la clase «Perth»
seis submarinos de la clase «Oberon»
dos fragatas clase «FFG-7» (dos más pedidas)
seis fragatas clase «River»
veinte patrulleras (seis más pedidas)
dos minadores (dos más pedidos)
seis buques de desembarco de carros de combate
un buque de transporte anfibio
un destructor auxiliar
dos buques de entrenamiento (un destructor y un ex-ferry)
un buque auxiliar

Reales Fuerzas Aéreas australianas
dos escuadrones de ataque/reconocimiento (F-111C, F-111A y RF-111C)
tres escuadrones de interceptadores (Mirage IIIO)
una patrulla de control aéreo avanzado (CA-25 Winjeel)
dos escuadrones de transporte pesado (C-130E/H)
dos escuadrones de transporte medio (DHC-4 y UH-1B)
un escuadron de transporte de VIP (BAC One-Eleven, HS 748 y Mystére 20)
una patrulla de cisternas/transporte (Boeing 707-338C)
dos escuadrones de helicópteros utilitarios (UH-1B/H)
un escuadron de helicópteros de transporte medio (CH-47C Chinook)
una unidad de conversión operacional
unidades de entrenamiento

La Real Fuerza Aérea australiana ha adquirido 75 cazabombarderos McDonnell Douglas F/A-18 Hornet con entregas que se iniciaron en 1984. Estos aviones serán posteriormente aumentados en número y sustituirán tanto a los General Dynamics F-111 como a los Dassault Mirage III.

Australian Mod